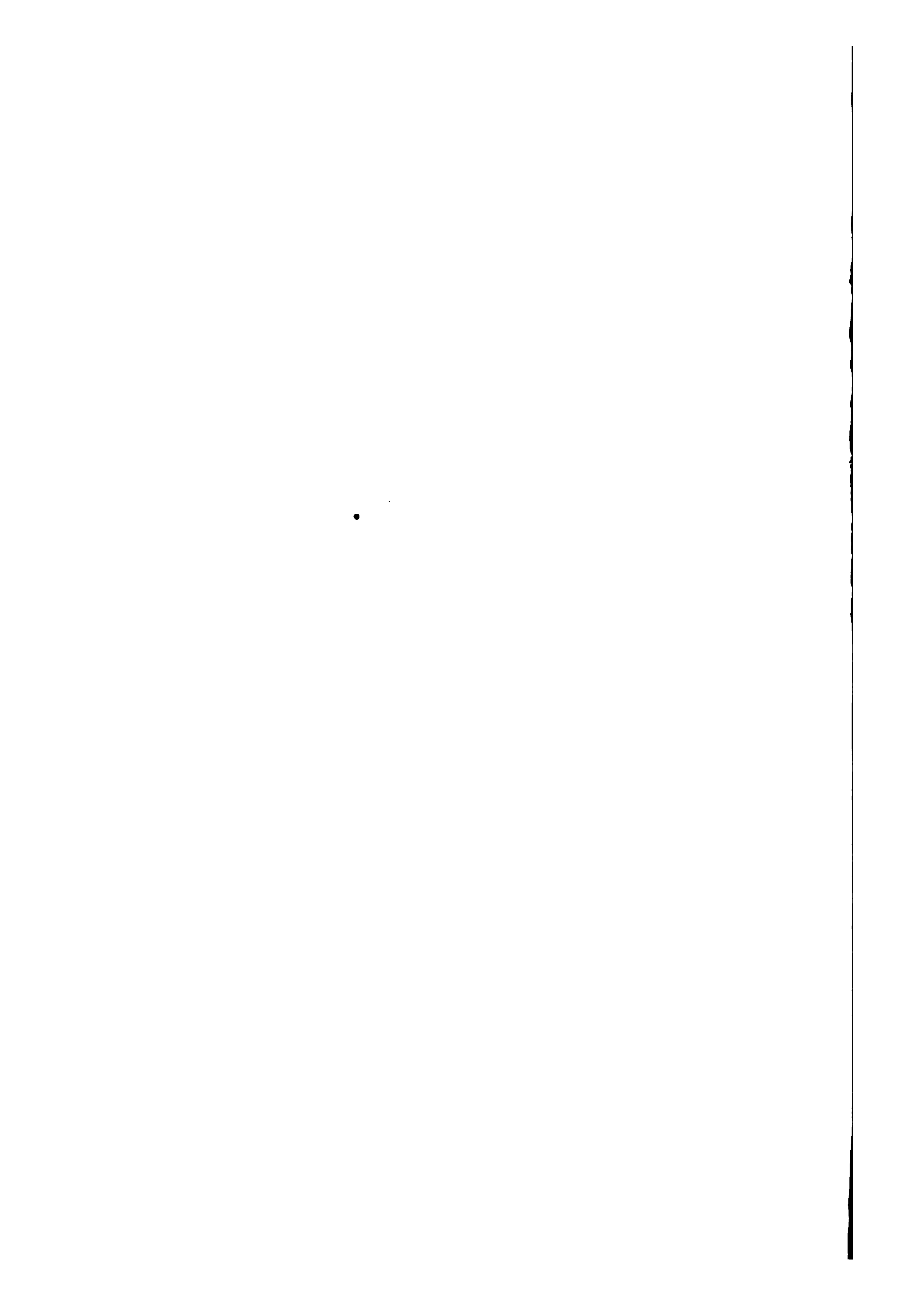
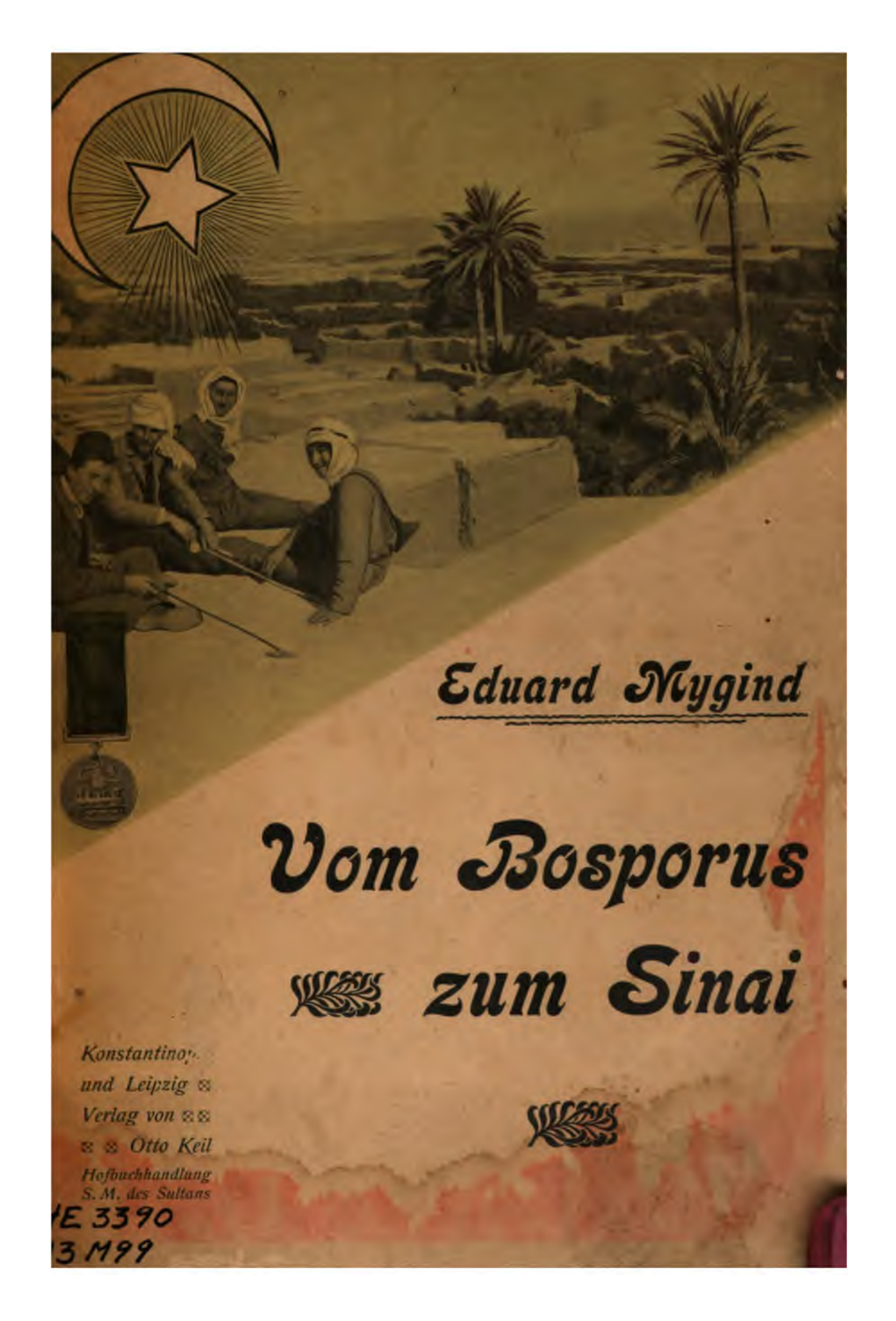


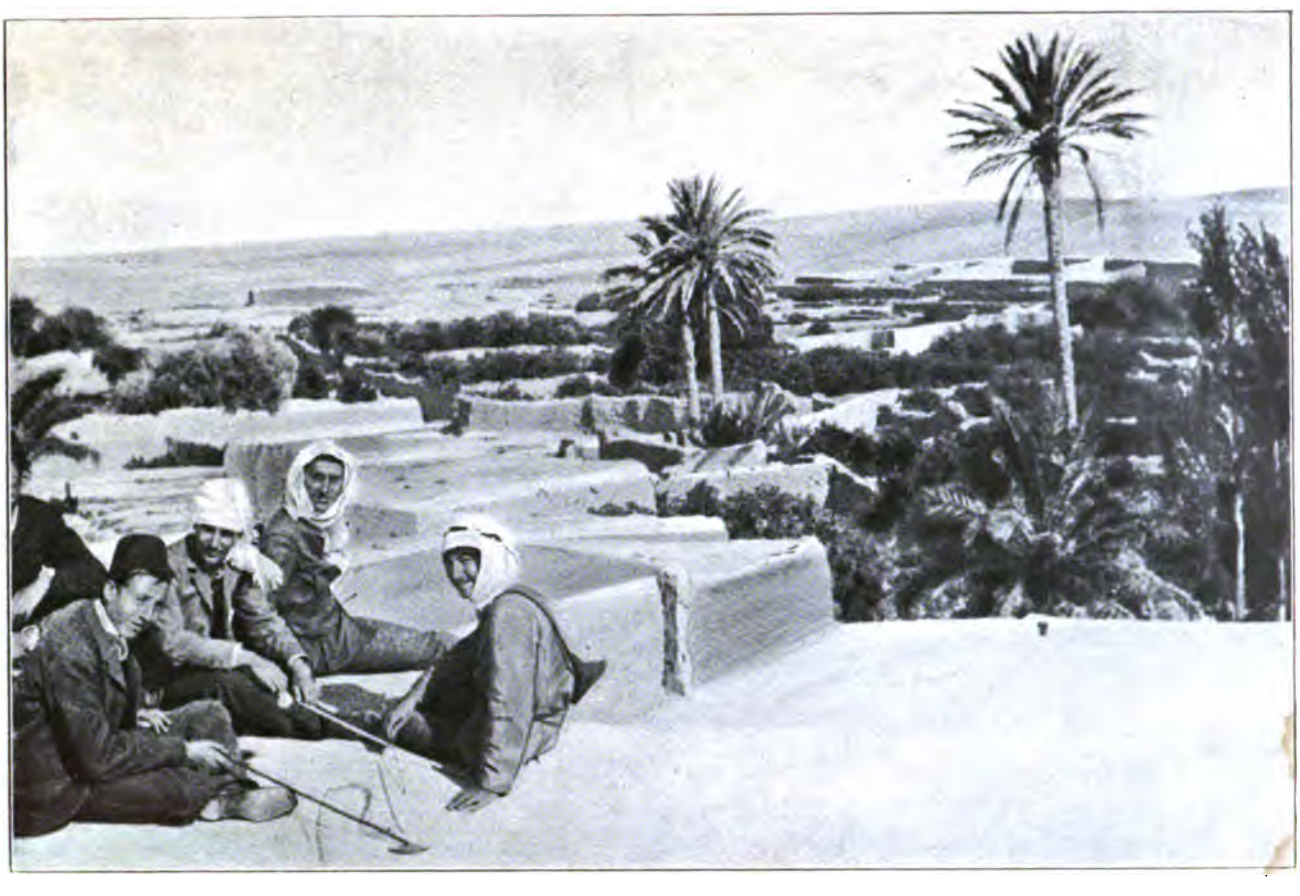

THE HOOVER LIBRARY
ON
WAR, REVOLUTION, AND PEACE




Eduard Mygind
Vom Bosporus zum Sinai
Konstantinop.
und Leipzig
Verlag von
Otto Keil
Hofbuchhandlung
S. M. des Sultans


HOOVER
LIBRARY

35



Blick auf Ma'an.

Vom Bosporus zum Sinai

Erinnerungen

an die

Einweihung der Hamidié-Pilgerbahn des Hedjas

(Teilstrecke Damaskus-Ma'an)

von

Eduard Mygind.

Mit 2 Porträts, 15 Bildern, 1 Karte und 1 Höhenriss.



Leipzig und Konstantinopel,

Verlag von Otto Keil.

(Hofbuchhandlung Sr. Maj. des Sultans.)

1905.

Den geistigen Urhebern,
Den materiellen Förderern,
Den tatkräftigen Erbauern
Der Hedjasbahn.

Konstantinopel, am Neujahrstag 1905.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Eine Vorplauderei.
Warum, wann und wieso ich zu einer Reise in eine Wüstensommerfrische kam. – Im Presseklub. – Einige Bosheiten. – In Jildis-Kiöschk. – Isset Pascha. – Turkhan Pascha. – Der „Ismir“ und seine Passagiere 1

Von Konstantinopel nach Beirut.
Ungünstige Reiseverbindungen. – Der „Cäsarewitsch“ und seine „Menagerie“. – Meine Reisegefährtin. – Ein Tag in Smyrna. – Eine Tragödie an Bord. – Samos. – Tripolis 16

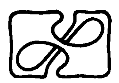
Von Beirut nach Damaskus.
Die Bahnfahrt. – Der Libanon und seine Bewohner. – Pfäffische Machenschaften. – Der geistliche und der weltliche Herr. – Eindrücke aus Damaskus. – Die heilige Stadt der „Haddj“. – Orient, Orient! 31

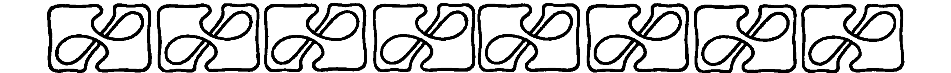
Von Damaskus nach Ma'an.
Abfahrt. – Die Gegend. – Unsere Eisenbahner und andere. – Derâa. – Ammân. – Der Berg Nebo. – Von Unterwegs. – Die „Fantasia“ 50

„Station Ma'an!“
Der Festplatz. – Die großen Ungewaschenen. – Die Einweihung. – Die Reden. – Die Parade. – Diner und Feuerwerk. – Auch eine Festbetrachtung. – Historischer Rückblick 65

Entstehungsgeschichte, Bau und Bedeutung der Bahn.
Das Regierungsjubiläum des Sultans. – Projekte, Vorbereitungen und Schwierigkeiten. – Die Libanonbahn. – Der Bau: Auler Paschas Bericht. – Die kulturelle Bedeutung der Bahn. – Der Bericht des deutschen Konsuls in Beirut. – Abſchied 74

Beiruter Eindrücke.
Ein Ausflug nach Baalbek. – Beiruter Handel. – Seine Kaufleute. – Deutschland in Syrien. – Ein Wunsch zum Schluß . . 90





Eine Vorplauderei.

[Warum, wann und wieso ich zu einer Reise in eine Wüstensommerfrische kam. - Im Presseklub. – Einige Bosheiten. – In Jildis Kiöschk. – Isset Pascha. – Turkhan Pascha. – Der „Ismir“ und seine Passagiere.]

Im Hochsommer eine Fahrt zum Sinai zu unternehmen wird den meisten Menschen wohl ebenso sonderbar vorkommen, wie z. B. die Idee, im Winter das Nordkap aufsuchen zu wollen. Wenn ich mich dennoch im gegenwärtigen Augenblick auf den blauen Wogen des Ägäischen Meeres und bei einer Temperatur von 32 Grad Celsius auf der Reise gen Beirut befinde, um von dort bis in die Wüsteneien am Meerbusen von Akaba vorzudringen, so müssen wohl besondere Umstände vorhanden sein, die die Fahrt in diese eigenartige Sommerfrische rechtfertigen. Und in der Tat liegt ein ganz außergewöhnlicher Anlaß vor, nämlich nichts mehr und nichts weniger als die Einladung des Beherrschers der Gläubigen, Sr. Majestät Sultans Abdul Hamid II., der feierlichen Eröffnung der ersten, 500 Kilometer langen Teilstrecke der Mekkabahn von Damaskus nach Ma'an am Sinai beizuwohnen.

Die Idee, den Gläubigen die vom Koran vorgeschriebene Wallfahrt zu den heiligen Orten des Islam, Mekka und Medina, zu erleichtern, verdankt ihre Entstehung dem Wiedererwachen des panislamitischen Gedankens, jenes Gefühles der Zusammengehörigkeit, der Interessengemeinschaft der ganzen mohammedanischen Welt, das vor acht Jahren nach dem Bekanntwerden der türkischen Siege über Griechenland durch den ganzen afrikanischen Kontinent, durch Vorderasien und Ostindien und bis in die fernen Sundainseln hin, in so gewaltigen Sympathiekundgebungen für den Khalifen von

Stambul zum unzweideutigen Ausdruck gelangte. Der Glorienschein, mit dem der thessalische Krieg sein Haupt umsäumt, erhielt wenige Jahre darauf erneuten Glanz durch den Besuch unseres Kaisers und seine in die Augen fallenden Freundschaftsbeweise für den Herrscher der Türkei.

Es war daher nicht zu verwundern, wenn man, ganz im Einklang mit der persönlichen Auffassung des Sultans von seiner Würde als Khalifen und obersten Schirmherrn des Islam auf dem ganzen Erdenrund, einige Jahre später, als man sich rüstete, dessen fünfundzwanzigjähriges Regierungsjubiläum in würdiger Weise zu feiern, auf den Gedanken kam, den Bau einer Eisenbahn nach dem Hedjas zu verwirklichen. Ob dabei außer dem religiösen noch ein politisches oder militärisches Moment eine treibende Kraft besaß, mag hier vorläufig unerörtert bleiben; jedenfalls wurde der Gedanke in der ganzen mohammedanischen Welt als eine allgemein religiöse und nicht als eine national-ottomanische Angelegenheit erfaßt. Die Spenden an Geld und Materialien flossen überreichlich, so daß man binnen kurzem mit den Vorarbeiten beginnen konnte aber wohl die wenigsten einschließlich der Hauptförderer selber hatten einen nur annähernden Begriff von dem Umfang des Unternehmens, so daß man sich nicht wundern kann, daß die Opferwilligkeit nach und nach erlahmte, so daß man auf die Rang- und Geldaristokratie einen Druck ausüben und auch zu einer besonderen Stempelgebühr zugunsten des großen Werkes seine Zuflucht nehmen mußte. Wohl nicht eine der letzten Ursachen, der Welt heute die Vollendung der genannten Strecke feierlich kundzutun, ist der Wunsch, dadurch wieder die Gebelust der Gläubigen anzufeuern, wenn auch der Stolz auf das Erreichte ebenfalls darin seinen berechtigten Lohn findet.

Also zur Besichtigung und Verherrlichung eines Kulturwerkes haben wir die verhältnismäßig kühlen Ufer des Bosporus verlassen und fahren dem Süden entgegen — ja eines Kulturwerkes, das unauflöslich mit dem Namen des gegenwärtigen Sultans verknüpft sein wird. Wer hätte jemals geglaubt, daß die Initiative zum Bau einer Eisenbahn und noch dazu von gleichzeitig so riesigen Dimensionen und außergewöhnlichen Konstruktionsschwierigkeiten wie dieser vom Herrscher eines Landes ausgehen würde, das ziemlich allgemein als fortschritt-, kultur- und reformfeindlich verschrieen

wird? In einem alten, aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammenden Werke, der Beschreibung einer Reise durch Syrien und Palästina, finde ich das folgende Schlußwort: „Ob das Land je leichter zu bereisen sein wird, ist ein Problem, das ich nicht zu lösen wage; vielleicht wird es einmal eine Bahn von Jerusalem zur Küste geben, aber gegenwärtig würde ein solches Wagnis durch nichts gerechtfertigt sein.“ Was würde der alte Herr, der sich als Verfasser bekennt, sagen, wenn er heute vom Schienenweg Beirut-Damaskus-Ma'an-Mekka hörte, von dem Jaffa-Jerusalem nur eine kurze Zweiglinie ist?

Wie ich nun dazu gekommen bin, an dieser Reise teilzunehmen, die zur Verherrlichung eines Unternehmens dienen soll, das viele brave Christenmenschen mit verhaltenem Groll erfüllt, wenn sie dabei der heiligen Stätten ihrer Religion gedenken, das will ich jetzt kurz erzählen und nur gleich hinzufügen, daß mich dieses feindliche Gefühl nicht bedrückt, denn ich betrachte das Unternehmen rein vom Standpunkt des Kulturmenschen aus und als solcher freue ich mich desselben ... wären wir mit unserer Bagdadbahn nur erst soweit ...

Also:

Vor einigen Tagen saß ich nach alter Gewohnheit eines schönen Morgens in unserem Presseklub, die Tageszeitungen zu lesen und mich an den geistreichen Bemerkungen der Herren Kollegen zu erbauen — Kollegen von der Presse sind nämlich immer geistreich. Zwischendurch suchte ich mich auch von den beruhigenden Wirkungen eines Glases Whisky und Soda zu überzeugen, was sehr notwendig schien, da mein seelisches Gleichgewicht durch die bedauerliche Tatsache bedenklich gestört worden war, daß weder das „Wiener k. k. Korrespondenzbureau“ noch auch die „Frankfurter Zeitung“ seit ganzen drei Tagen über irgendwelche bulgarische Moritaten zu berichten gewußt und daß sie infolgedessen auch leider keine Gelegenheit gefunden hatten, sich einander mehr oder weniger elegante Dementi an den Kopf zu werfen, ja, nicht einmal zu einer Verherrlichung der großen Erfolge des be—rühmten Reformprogrammes hatten sie sich aufgerafft, was doch geradezu eine Vernachlässigung ihrer Pflicht ihren Lesern gegenüber bedeutete. Das war traurig, sehr traurig ... was mochte wohl der Grund davon sein? Doch nicht etwa der, daß tatsächlich in Mazedonien

während ganzer dreier Tage kein Bulgare einen Türken und kein Türke einen Bulgaren abgeschlachtet, oder daß die Zivilagenten einmal ausnahmsweise keine Dummheit begangen, oder gar, daß die Leiter der genannten Nachrichtenorgane Frieden miteinander geschlossen haben sollten — das würde uns eines allezeit erheiternden Gesprächsstoffs berauben, was in einer Zeit entschieden bedauerlich sein würde, in der der Humor der Welt abhanden gekommen zu sein scheint ... Hier besonders sind wir darin nicht verwöhnt.

Man wird die Notwendigkeit eines beruhigenden Whisky und Soda begreifen ... Während ich noch darüber nachgrübelte, was wohl die Ursache dieses ungewohnt langen Schweigens sein könne, schob mir Freund de K. die eben hereingebrachte Nummer des hiesigen „Moniteur oriental“ — im Preßjargon „Menteur oriental“ benamset — zu und deutete wortlos mit dem ausgestreckten Zeigefinger auf eine Stelle auf der dritten Seite hin. Da ich aus langer Praxis gewohnt bin, daß eine Mitteilung von de K. um so glaubwürdiger, inhaltsreicher und welterschütternder ist, je weniger Worte er ihr widmet, so griff ich gespannt nach dem Blatt. Ich legte es aber etwas enttäuscht wieder zurück, als ich in der angedeuteten Notiz nur einige Mitteilungen über die Reise und Zusammensetzung jener Mission erblickte, die auf Befehl des Sultans in den nächsten Tagen nach Syrien aufbrechen sollte.

„Was soll's?“ fragte ich, „was geht der Schwindel mich an! Wenn Sie mir 'was Neues über Mazedonien sagen könnten ... Was soll man von mir in Berlin denken? Stellen Sie sich vor, daß ich seit mehr als einer Woche alle Welt in Mazedonien, angefangen von Hilmi Pascha bis hinunter zum letzten Komitatschi schlafen lasse!“

„Lassen Sie sie nur ruhig schlafen und wachen Sie lieber auf!“

De K. ist manchmal etwas grob, aber da er sonst ein prächtiger Kerl ist, nehm' ich ihm das nicht weiter übel.

„Was soll's?“ fragte ich also zum zweiten Male.

„Haben Sie den Schluß der Notiz im «Menteur» nicht gelesen? daß es der Wunsch des Sultans ist, daß die Mission nach Syrien von einigen Berichterstattern —“

„Der Lokalpresse —“ warf ich ein.

„Begleitet werde, und daß diese Herren die Fahrt auf Kosten der Zivilliste machen? Nun —", ich muß hier einschalten, daß de K. der wirkliche, zwar unbezahlte aber auch unbezahlbare Geheimsekretär unseres Presseklubs ist, dessen voller und volltönender Titel „Association de Réprésentants de la Presse étrangère de Constantinople" lautet, — „nun ist mir gestern Abend durch die Blume mitgeteilt worden, daß „man" es gern sehe, wenn auch jemand von uns die jedenfalls sehr interessante Reise mitmache, um so die Aufmerksamkeit des Publikums „draußen" auf das Unternehmen zu lenken. Zunächst wurde es mir nahegelegt, mich dieser Aufgabe zu unterziehen, aber ich kann, wie Sie wissen, mich hier nicht so leicht losreißen, wie z. B. Sie — ergo . . ."

„Ergo geruht Herr de K., Sécrétaire de l'association usw., mir zu befehlen, mich reisefertig zu halten."

„Aufrichtig — möchten Sie nicht die Fahrt mitmachen?" schmeichelte der Herr Sekretär, worauf ich trocken erwiderte, daß das doch nicht von meinem Wollen und Wünschen abhänge, da sei erstens die Einwilligung meiner Redaktion in Berlin einzuholen und dann . . . ja, dann die große Frage, ob „man dort oben" — in Jildiskiöschk — damit einverstanden sein würde, daß gerade ich, den man nicht eben zu den Bewunderern kaiserlich ottomanischer Staatsweisheit zu zählen gewohnt war, das deutsche Publikum über den „großen Schwindel" der Hedjasbahn aufklären solle, „man" werde jedenfalls vorziehen, andere Herren der kaiserlichen Gastfreundschaft zu würdigen, die sich derselben — würdiger gezeigt hätten und sich derselben dann erst recht würdig zeigen würden.

Also sprach ich, im Geheimen aber, im Tiefinnersten meiner schwarzen Seele dachte ich anders und ein Plan reifte dort, ein Plan . . . .

Sintemal und alldieweil aber de K., trotzdem er ein gefährlicher Rivale von Cumberland sein könnte, diese meine Gedanken nicht erkannte, so stand er ärgerlich auf und meinte:

„Na, dann lassen Sie es eben bleiben!" . . .

* *
*

Nachmittags selbigen Tages fuhr ich die Höhen zum kaiserlichen Hoflager von Jildis-Kiöschk hinauf — ich sage Hoflager, wiewohl man die Residenz des Großherrn gewöhnlich Palais nennt, aber ganz abgesehen davon, daß der bescheidene, ihr von Seiner Majestät selber gegebene Name ein Land- oder Gartenhaus und keineswegs ein Schloß bedeutet, so ist die Bezeichnung Hoflager auch insofern passend, als Jildis-Kiöschk kein einheitlicher Bau ist, sondern aus einer großen Anzahl einzelner Gebäude besteht, die ebenso verschieden sind an Größe und Gestalt, Stil und Alter, wie an Bestimmung und Ausschmückung, so daß es den Eindruck eines großen, allerdings prunkvollen Kampements macht.

„Ist Isset Pascha da?" fragte ich den am äußeren Eingangstor, dem Koltuk-kapu oder Wachttor, mir entgegentretenden diensthabenden Tschausch — als militärischer Grad Sergeant, hier soviel wie Palaisdiener — der mir, wie üblich, meine Karte abverlangte, um sie in die Tagesliste der das Tor passierenden Fremden einzutragen.

Ich möchte mir hier eine kleine Einschaltung erlauben. Ich habe da eben den Namen des zweiten Sekretärs Seiner Majestät mit ss geschrieben und nicht, wie man ihn meistens gedruckt sieht, mit zz — was natürlich die französische Schreibweise ist. Es ist wirklich erstaunlich, mit welcher Hartnäckigkeit fast die gesamte deutsche Presse ihrem Publikum die Duldung französischer Transskriptionen türkischer Laute zumutet: fast durchweg liest man Fez, Vezier (was auch nicht einmal französisch ist), Yildiz, Riza, Naoum, Nouri statt Fes, Wesir, Jildis, Risa, Naum, Nuri, wie es unser Sprachgebrauch erheischen würde. Warum das? Ist das Unwissenheit oder Nachlässigkeit, Denkfaulheit? Die türkischen Offiziere, die bei uns ihre militärischen Studien absolviert haben, finden die Sache entweder unverständlich oder machen sich über sie lustig. Ich werde mir also erlauben, deutsch zu buchstabieren.

Übrigens scheint es jenen armen, leichtgeschürzten Jungfrauen aus dem Reiche des Mikado ähnlich ergehen zu sollen: unsere brave Presse schreibt sie nämlich „unentwegt" — diesmal à l'anglaise G-e-i-s-h-a, statt gut deutsch Gescha, wie das Wort im Japanischen ausgesprochen zu werden scheint . . . .

„Er ist gerade gekommen — wissen Sie den Weg?“ fragte der Tschausch.

Ich nickte und stieg die wenigen Stufen hinan, die zu dem gartenartigen Plateau führen, auf dem der größte Teil der kaiserlichen Residenz liegt. Eines der ersten Gebäude, auf das man schräg gegenüber dem innern, dem Sultanstor, trifft, enthält die Diensträume des Kammerherrn und zweiten Geheimsekretärs Sr. Majestät, des vielgenannten und vielgewandten, vielgeschmähten und im Grunde wenig bekannten Isset Pascha. Im ersten Stock im Vorzimmer traf ich meinen alten Freund, den General Sadik Pascha, den gegenwärtigen Vertreter der Türkei in Sofia, der damals gerade von einer Mission nach Abessinien zurückgekehrt war; er erklärte sich mit seiner gewöhnlichen Liebenswürdigkeit sofort bereit, seinem Landsmann und Gönner, dem allmächtigen Isset — der gerade der Sitzung irgendeiner der vielen Kommissionen präsidierte, die der unermüdlich arbeitende Geist des Beherrschers der Gläubigen behufs Studiums von Verwaltungsfragen ins Leben ruft — mein Anliegen, bez. die Bitte, ihn sofort zu sehen, vorzutragen. Es verging auch keine Viertelstunde, bis Se. Exzellenz, noch umgeben von einer Schar von Sekretären den Korridor entlang auf mich zukam. Ich hatte ihn schon seit etwa zwei Jahren nicht gesehen und hatte Muße, ihn mir wieder zu betrachten. Ich fand ihn kaum gealtert; seine Augen waren noch ebenso lebhaft-unruhig, wie früher, sein Gang, seine Bewegungen noch ebenso rasch und geschmeidig. Beides zusammen mit dem eleganten und doch sehnigen Körper verrieten dem Kenner sofort seine Abstammung.

In der Tat ist Isset Pascha arabischer Herkunft; 1856 in Damaskus geboren, entstammt er einer aus dem Hedjas eingewanderten Familie, welche ihren Ursprung direkt vom Propheten herleitet. Aus seinem Lebensgang mögen folgende Daten hier Platz finden.

Isset Pascha erhielt seine Erziehung teils in seiner Vaterstadt, teils in Beirut, wo er sich neben dem Arabischen und Türkischen auch das Französische aneignete, welche drei Sprachen er vollständig in Wort und Schrift beherrscht. Nach Beendigung seiner Studien im türkischen Rechtswesen trat er als Sekretär in den Verwaltungsdienst des Wilajet ein und studierte während dieser Zeit noch das europäische Recht. Vor zwanzig Jahren wurde er zum

Präsidenten des Gerichtes erster Instanz in Damaskus ernannt. Zwei Jahre später wurde er Generalinspektor der Rechtspflege in Jerusalem und nach vier Jahren in derselben Eigenschaft nach Konia versetzt. Ende der 80er Jahre finden wir ihn nacheinander als Präsidenten des Handelsgerichts von Konstantinopel, Präsidenten des Appellationsgerichtshofes und Präsidenten des obersten Gerichtshofes. 1894 erlangte er die Würde eines Staatsrates und im Jahre 1895 wurde er von Sr. Majestät zum Kammerherrn und zweiten Geheimsekretär des Palais ernannt, welche Würde er noch heute bekleidet.

„Was steht zu Diensten?“ fragte der Pascha, indem er kurz vor mir stehen blieb und mich mit einem Blicke maß, der neben einem gelinden Befremden einen leisen Triumph über mein Erscheinen erraten ließ — mir fielen unwillkürlich Platens Verse an Goethe ein:

„Dich selbst nun zähl' ich zu den Meinen,
Zu denen, welche meine Gunst erfahren.“

(Wie angedeutet, pflegte ich in meiner Eigenschaft als Berichterstatter die Sünden der Verwaltung nicht zu beschönigen.)

Ich brachte kurz mein Anliegen vor: ich möchte Erlaubnis bekommen, mich der nach der Sinaihalbinsel gehenden Mission anzuschließen, um aus eigener Anschauung ein Urteil über das Werk zu bilden, das in letzter Reihe gerade Isset Pascha seine Durchführung verdanke.

„Sehr gut! Ich werde Ihren Namen Seiner Majestät unterbreiten und dafür sorgen, daß derselbe auf die Liste der Teilnehmer gesetzt wird — das ist alles, was erforderlich ist. Reisen Sie glücklich!“

Damit war die Audienz zu Ende; ein flüchtiger Händedruck, und ich war entlassen.

*　　*
*



Isset Pascha.

Zur Beförderung der Mission nach Beirut war der kaiserliche Kreuzer „Ismir“, — der türkische Name für Smyrna, — als Tag der Abfahrt der 16. August bestimmt; teils aber aus Zeitmangel, teils aus beruflichen Gründen, da ich selbstverständlich erst die Zustimmung meiner Redaktion auf meine telegraphische Anfrage abwarten, laufende Geschäfte erledigen und für eine Stellvertretung sorgen mußte, beschloß ich, nicht die Gastfreundschaft desselben in Anspruch zu nehmen, sondern mich dem nächst fälligen Dampfer nach Syrien anzuvertrauen. Da dieser erst in zwei oder drei Tagen ging, hatte ich vollauf Zeit, reisefertig zu werden.

Zum Chef der Mission war vom Sultan der Staatsrat Turkhan Pascha, ein in den höfischen Kreisen der europäischen Hauptstädte wohlbekannter Diplomat, ausersehen, der schon mit einer ganzen Reihe von Missionen verschiedenster Art betraut worden war; so war er im Jahre 1894 erster Bevollmächtigter beim Gesundheitskongreß in Paris und im Jahre 1899 Bevollmächtigter auf der Friedenskonferenz im Haag gewesen. Er wurde mehrere Male nach Livadia gesandt, um Kaiser Nikolaus II. im Namen des Sultans zu begrüßen, auch war er in außerordentlicher Mission in Berlin bei der Feier des 200jährigen Bestandes des Königreichs Preußen anwesend, wie er auch seinen Souverän bei den Krönungsfeierlichkeiten in London vertrat.

Geboren im Jahre 1846 in Albanien, machte Turkhan Pascha seine Studien teils in Konstantinopel, teils in Paris. Im Jahre 1867 wurde er, nach Vollendung derselben, Attaché im Ministerium des Auswärtigen. Im folgenden Jahre ward er zweiter Sekretär und zwei Jahre darauf erster Sekretär der Botschaft in Petersburg. 1874 kam er in gleicher Eigenschaft nach Berlin und drei Jahre darauf wurde er Geschäftsträger in Wien. Im selben Jahre beförderte man ihn zum Gesandten in Rom und 1880 wurde er Gouverneur von Adalia, sechs Jahre später von Urfa, ein Jahr darauf Gesandter in Madrid und 1894 Generalgouverneur von Kreta. Im folgenden Jahre ernannte ihn der Sultan zum Minister des Auswärtigen und ein Jahr darauf wurde er zum zweiten Male Gouverneur von Kreta. Nachdem er 1896 in den Staatsrat berufen war, stellte ihn sein Souverän endlich vor einigen Monaten an die Spitze des Ministeriums des Evkav, d. h. der frommen Stiftungen.

Von den Teilnehmern der Mission, die auf dem „Ismir“ die Fahrt von Konstantinopel aus antraten, seien die folgenden Herren erwähnt:

Staatsrat Turkhan Pascha.

Aus der Armee:

Generalleutnant	Rahmi Pascha,
„	Auler Pascha,
Generalmajor	Djewad Pascha,
Oberstleutnant	Ismael Tewfik Bey,
„	Ali Tewfik Bey,
Major	Halil Nadji Bey.

Aus der Umgebung des Herrschers bezw. von der Hohen Pforte:

Mehmet Ali Bey,
Emin Bey,
Arif Hikmet Bey,
Ekrem Bey,
Mehmet Kemal Bey,
Hadji Mehmet Effendi

und schließlich von der Marine die Kapitäne Sami Bey und Chalid Bey, sowie schließlich der Derwisch Mehmet, ein bekanntes Original.

Hierzu gesellte sich unterwegs noch eine Anzahl von Herren, so in Smyrna, Beirut und Damaskus. Ein französischer Kollege von mir hätte ebenfalls die Reise mitmachen sollen, scheint aber im letzten Augenblick „den Anschluß verfehlt“ zu haben.

Am 16. August dampfte, wie gesagt, der „Ismir“ unter den Klängen des „Hamidiemarsches“ seitens der an Bord befindlichen Marinekapelle ab, während ich wenige Tage später auf dem russischen Postdampfer „Cäsarewitsch“ folgte.

Ich darf nicht unterlassen, zum Schlusse dieser langen „Vorplauderei“ ganz besonders Sr. Exzellenz dem Generalleutnant Auler Pascha und seinem Adjutanten Herrn Major Nadji Bey für freundliche Mitteilungen und Winke, sowie den Herren Ali und Ismael



Turkhan Pascha.

Beys, Söhnen Sr. Exzellenz Tewfik Paschas, für die zuvorkommende Überlassung einer Anzahl ihrer Photographien hier meinen allerverbindlichsten Dank auszusprechen.

Das Bild der Tempelfassade von M'schatta verdanke ich der G. Groteschen Verlagsbuchhandlung in Berlin, welche mir in bereitwilligster Weise eine Wiedergabe derselben aus dem Jahrbuch der Königl. Preußischen Kunstsammlungen 1904, Band XXV, gestattete.

Einige unvermeidliche Wiederholungen, die ihren Grund darin finden, daß die vorliegenden Seiten zum Teil aus Feuilletons des „Berliner Tageblatts", in dessen Auftrag die Reise unternommen wurde, hervorgegangen sind, werden hoffentlich nicht allzu störend wirken.





Von Konstantinopel nach Beirut.

[Ungünstige Reiseverbindungen. – Der „Cäsarewitsch“ und seine „Menagerie“. – Meine Reisegefährtin. – Ein Tag in Smyrna. – Eine Tragödie an Bord. – Samos. Tripolis.]

Die Verbindung zwischen Konstantinopel und der syrischen Küste ist nicht eine der besten, trotzdem sich vier oder fünf große Dampfergesellschaften in den Dienst teilen; während man nach Smyrna, dem Piräus, oder nach Alexandria Schiffe vier- oder fünfmal in der Woche findet, muß man, wenn man nicht unterwegs irgendwo überliegen oder einen Umweg machen will, um einen Anschluß zu erreichen, häufig genug tagelang auf eine einigermaßen direkte Reisegelegenheit nach Beirut warten; das gleiche ist der Fall in der entgegengesetzten Richtung, eine besonders von den Kaufleuten der syrischen Häfen vielbeklagte Unzuträglichkeit. Obendrein aber stellen noch mehrere Gesellschaften für den Verkehr nach dort nur solche Dampfer ein, die zufolge ihres ehrwürdigen Alters und dementsprechend würdevollen Ganges die Garantie dafür bieten, daß das Sprichwort des Orientalen: „Alle Eile ist vom Teufel“ nicht zu schanden wird. Daß manchen Gesellschaften dies Wort übrigens ganz bequem ist, dafür zeugt die Erwiderung eines hiesigen Eisenbahners, der mir einmal auf eine ärgerliche Bemerkung über die Langsamkeit der Züge in allem Ernst antwortete: „Was wollen Sie? Ließen wir die Züge schneller fahren, so würden sich die Leute beschweren, daß man sie übervorteile: sie könnten erwarten, für ihr Geld längere Zeit gefahren zu werden!“

Vielleicht ist es mit den Schiffen ebenso . . . Mit dem langsamen Gang gehen natürlich Hand in Hand die sonstigen Mängel, die ihr Lebensalter mit sich bringt.

Man könnte ja schließlich, da man den Reedereien nicht zumuten kann, ihre alten „Kasten" einfach auszurangieren, den Mangel an Schnelligkeit und Komfort auf ihnen noch verzeihen, wenn die Direktionen die Fahrpreise entsprechend erniedrigen würden, aber dem Publikum die gleichen ziemlich hohen Beträge abzufordern, die sie für die Fahrt auf einem ihrer großen modernen Schnelldampfer berechnen, grenzt doch eigentlich schon an Un—verfrorenheit. In diesem Punkte handeln sie aber alle in rührender Übereinstimmung miteinander.

Eine der in Frage kommenden Linien ist die „Russische Handels- und Schiffahrtsgesellschaft" in Odessa, deren Dampfer im allgemeinen einen guten Ruf genießen. Der „Cäsarewitsch" aber, dem ich mich für eine Woche anvertraut habe, gehört leider, wie wir bald zu unserm Unbehagen merken, zu der Klasse der „alten Kasten": Verpflegung und Unterkommen sind mangelhaft, Reinlichkeit und Bedienung lassen zu wünschen übrig, und was seine Schnelligkeit betrifft, so glaube ich, daß er ruhig den Wettbewerb mit den ältesten Schiffen des „Österreichischen Lloyd" aufnehmen könnte, die bekanntlich dem Schnelligkeitsideal des Orientalen am nächsten kommen.

Glücklicherweise bietet die „Menagerie" an Bord etwas Erheiterung; man braucht seine lieben Mitmenschen im allgemeinen und seine Mitpassagiere auf einem Schiffe im besonderen garnicht einmal so sehr eingehend zu mustern, um an ihnen eine unversiechbare Quelle zu stiller Heiterkeit zu haben; sie lassen sich alle mehr oder weniger leicht in irgend einen „Käfig" einrangieren. Besonders im Orient, wo sich die verschiedensten Rassen und Nationen ein Rendezvous gegeben haben, ist die Beobachtung der Eigenheiten der einzelnen Menschengattungen äußerst lohnend. Während ich schreibe, höre ich außer Russisch und Französisch, noch Türkisch, Griechisch, Arabisch reden; im Salon sind außerdem Deutsche und Engländer vertreten und ein Blick aus dem Fenster trifft auf Pilger dreier Bekenntnisse, die einander an religiösem Eifer nichts nachgeben. Ich vermeide absichtlich den Ausdruck Fanatismus, denn wenn ich auch jeder religiösen Unduldsamkeit abhold bin, so will

mir im Angesicht dieser Mitglieder meiner Menagerie, die ich vor Augen habe, jene Bezeichnung nicht aus der Feder; ihr Eifer ist so naiv und aufrichtig, daß Ärger und Spott verstummen. Die Orthodoxen sind meines Erachtens bei der gewissenhaften Ausübung ihrer Religionspflichten am schlimmsten daran: während der Reise bis zur Ankunft in Jerusalem müssen sie nämlich fasten, und das heißt nach orthodoxem Ritus, sich aller Speise und allen Trankes mit Ausnahme von Dörrfisch, in Wasser abgekochtem Gemüse, Brot und Oliven enthalten; Kaffee soll eigentlich auch nicht genossen werden, wird aber geduldet, sonst natürlich nur Wasser.

Daß es da bei solcher Strenge dem Priester, der sie führt, und der in einer kostbaren braunseidenen Soutane und gestickten, recht ungeistlich aussehenden Kappe einherstolziert, in unserer unheiligen Gesellschaft um die Bewahrung seiner Heiligkeit bange wird, kann ich verstehen: er läßt sich, um nicht in Versuchung zu geraten, nach uns privatim und separatim bedienen, oder — sollte er so heilig sein, daß wir ihm nicht zusehen dürfen, wie er ißt, oder gar — was er ißt, und — hm, hm! — was er trinkt? Ehrwürdiger Vater, wenn ich erzählen wollte — von einem gewissen Abend erzählen wollte, — an dem in der Kabine neben mir, nach gewissen Geräuschen zu urteilen, ein heißer Kampf mit einem der beiden Götter der nassen Elemente ausgefochten ward — ich meine fast, Sie könnten nicht schwören, daß der Gott Neptun hieß . . .

Solcher Strenge gegenüber scheinen mir die Insassen der anderen beiden „Käfige" doch noch etwas lebensfroher. Da hab' ich zunächst ein halbes Hundert russischer und rumänischer Juden, Männlein und Weiblein, alte und junge, die trotz ihres fast ununterbrochenen Lesens in den heiligen Schriften und peinlichsten Innehaltens aller ritualen Vorschriften doch das Leben eben nehmen, wie das Leben eben ist, und mit einem ungeheuren Aufwand von Zunge und Gebärdensprache und mehr oder minder gewagten praktischen Scherzen sich das Dasein versüßen; unter ihnen wird nicht gefastet, solange der Eßkober noch Spuren von Vertilgbarem aufweist. Nur einmal trat für kurze Zeit ein Wechsel in der Stimmung ein: ein plötzlich aufspringender Wind ließ unseren Dampfer tanzen und verursachte eine Panik unter den frommen Pilgerinnen, sodaß ihr Heulen bis in die fernsten Kabinen drang, wo man ge-

rade versuchte, sich über die Hitze des Abends hinwegzutäuschen. Natürlich gehen auch sie nach Jerusalem, die Alten, um dort zu sterben, die Jungen, um ein neues Vaterland zu suchen.

Die dritte Kategorie sind die Islam-Bekenner, sie ficht weder das Fasten der Griechen, noch das Beten der Juden, noch das Fluchen von uns anderen über die Hitze und das Schiff an, sie scheinen mit unzerstörbarem Gleichmut zu sagen: Alles hat seine Zeit, Beten hat seine Zeit, und Essen hat seine Zeit — wenn die Stunde kommt, wird beides gründlich besorgt —, und Schlafen hat seine Zeit — und das wird am allergründlichsten besorgt —, alles andere ist vom Übel. So tut der Pascha, der mein Tischnachbar ist, so tut sein Adjutant, der zugleich sein Pferdewärter zu sein scheint, so tut sein Bursche und so tun alle übrigen. Nur eines ist geeignet, sie aus ihrem Gleichmut zu bringen, und das ist, wenn sie in einer ihrer drei Beschäftigungen durch den Wasserstrahl der das Deck säubernden Matrosen in unzeremoniellster Weise gestört werden. Diese gewissenhaften Heinzelmännchen in Teerjacke und Südwester verrichten ihre Arbeit ja sonst meistens unsichtbar, „frühmorgens eh' die Hähne krähn", an Bord des „Cäsarewitsch" scheint aber eine bestimmte Stunde weder für großes noch kleines Reinemachen festgesetzt zu sein. Dadurch ist es eines Nachmittags zu einer erheiternden Szene gekommen, die selbst dem etwas verbissen dreinschauenden Kapitän — kein Wunder, der Mann war Abstinenzler, — ein Lächeln abnötigte, dem ich, gegen meinen Willen, auch verfiel.

Breitet da einer der frommen Pilger, der frömmsten einer, sorgsam seinen Gebetsteppich auf dem Verdeck aus, entledigt sich seiner Schuhe und beginnt seinen „Aser", das Nachmittagsgebet. Kaum ist er zum ersten Mal niedergekniet und hat sich vornübergebeugt, um wie vorgeschrieben den Boden mit der Stirn zu berühren, als ein nicht allzu sanfter Schlag auf seine hinterwärtigen Körperteile ihn wieder emporschnellen läßt: er blickt in das grinsende Gesicht eines Matrosen, der ihm die Mündung seines Schlauches vor die Nase hält und ihm verständlich zu machen sucht, daß er sich wegscheren soll. Darauf verächtliches Kopfschütteln des Beters, der seine Andacht wieder aufnimmt. Ein zweiter Stoß des Matrosen hat dasselbe Ergebnis mit dem Unterschiede, daß jener zwischen die Koransprüche einige, natürlich unverstandene Flüche einfließen

läßt. In diesem Augenblicke ertönt eine Kommißstimme von vorn: der aufsichtsführende Maat „haucht" den Matrosen an, warum „Indreiteufelsnamen" er nicht beginne, das Deck zu schwabbern, worauf der Mann natürlich pflichtschuldigst den Grund meldet und dabei dem Frommen wieder einen energischen Fußtritt auf jenen Körperteil versetzt, der beim Küssen des Bodens den nächsten Angriffspunkt darbietet. Wieder schnellt mein Pilger in die Höhe und überhäuft seinen Angreifer mit Schimpfworten, um gleich darauf in seinem Gebete fortzufahren. Jetzt erscheint der Maat auf der Szene: das Resultat ist das gleiche, nur daß die Tätlichkeiten auf der einen Seite und die Schimpfreden auf der anderen sich verdoppeln. Vom Oberdeck beugt sich schließlich ein Schiffsoffizier herab und „haucht" nun seinerseits den Maat an, — ähnliche Antwort, ähnliches Ergebnis. Der Offizier stürzt auf das Verdeck hinab, wo inzwischen alle Welt in Aufregung geraten ist und mit großer Neugier das Schauspiel betrachtet.

„Scherst du dich gleich weg?" ruft er, natürlich auf russisch, und packt den eifrigen Beter an der Schulter, der statt aller Antwort wieder seine Stirn in Berührung mit dem Fußboden bringt.

„Der Kerl will mich foppen!" zetert der Offizier wütend, wird aber sogleich besänftigt, als jener nunmehr bei der letzten „Reka" (Gebetsabschnitt) angekommen, den vorgeschriebenen Friedensgruß an seine (der frommen Auffassung nach ihm zu beiden Seiten stehenden) Schutzengel richtet und dabei seinen Körper nach rechts und links wendend sich verneigt.

„Seht Ihr wohl?" ruft der Offizier nun, der die Verbeugung auf sich bezieht, triumphierend aus, „man muß es nur verstehen, solchen Leuten zu imponieren!"

Das verächtliche Lächeln der Islambekenner, von denen ein großer Teil aus Rußland gekommen und also des Russischen hinlänglich mächtig ist, bemerkte er glücklicherweise nicht. Wenn auch die ganze Szene zweifellos unsere Lachmuskeln stark reizte, so verursachte sie doch wenigstens bei mir, ein Gefühl der Empörung, daß eine religiöse Andacht in dieser Weise ein Gegenstand des Spottes werden konnte, auch wenn der Beter „nur" ein „Ungläubiger" war. Das rohe Lachen der „orthodoxen" Christen (und der nicht weniger orthodoxen Juden) welche in dem Vorgehen des Schiffspersonals einen willkommenen Zeitvertreib sahen, widerte

mich an; nun wird man ja vielleicht sagen, daß das Verdeck eines Schiffes kein Betsaal ist — im Orient nimmt man aber an der öffentlichen Gebetsverrichtung der Moslimen durchaus keinen Anstoß — und daß der niedrige Bildungsgrad der Leute eine Entschuldigung wäre, leider aber habe ich mich während eines vieljährigen Aufenthaltes im Orient überzeugt, daß auch den Angehörigen der sogenannten besseren Klassen ein Dünkel, ein Gefühl der Erhabenheit eigen ist, das sie auf die „fanatischen" Mohammedaner und ihre Religionsausübung selbstgefällig, mitleidig, ironisch herabsehen läßt. Und das ist nicht nur eine Gewohnheit der nichtislamitischen Elemente im Orient, wo schließlich ererbter politischer Antagonismus mit der religiösen Feindschaft verquickt ist, sondern auch im lieben deutschen Vaterland — habe ich doch vor wenigen Jahren noch in einer großen deutschen Zeitung die pharisäische Auslassung gelesen, daß „selbst in seiner entartetsten Form das Christentum vor den vorgeschrittensten Völkern des Islam noch immer sehr, sehr viel voraus hat". Dieser Satz steht auf derselben Höhe, wie der folgende, der mir ganz kürzlich aufstieß: „Beim Islam ist der Fanatismus das Wesen und nicht wie beim Christentum eine Begleiterscheinung."

Wer das geschrieben hat, der ist noch nicht mit dem Orient bekannt geworden, ja, hat überhaupt wenig von der Welt gesehen, oder ist auch bei sich zu Hause mit sehenden Augen blind umhergegangen. — —

Nun noch ein Wort über meine näheren Mitpassagiere, die „erstklassigen Menschen". Da ist zuerst der Herr Kommandant, wie gesagt, ein Temperenzler und demgemäß ungenießbar — leider entsprechen die Speisen und Getränke dieser Eigenschaft; beides scheint Hand in Hand zu gehen — eine betrübende Wahrnehmung, die ich aber analog dem Lehrsatze der „Fliegenden Blätter", daß man nur dort guten Wein bekommt, wo der Wirt eine rote Nase hat, leider schon häufig bestätigt gefunden habe.

Da ist da ein russischer Admiral a. D. der in allem das Gegenteil des Kapitäns ist und „eine gute Klinge schlägt" — wenn er mit dem Degen so tapfer ist wie mit dem Glase, würde es den „Japs" übel gehen, aber er ist schon ein bischen recht wackelig geworden. Ihm gegenüber sitzt der neuernannte Militärkommandant von Beirut, der treu den Geboten des Koran, bei Tische wenigstens,

nur Wasser trinkt. Einen Deutschrussen, Gutsbesitzer aus den Ostseeprovinzen, juckt es fortwährend, vom Krieg zu sprechen — er ist russischer als der Zar — glücklicherweise ist das Französisch des Paschas nicht weit her und wir anderen reagieren in stillschweigendem Einverständnis nicht, selbst zwei französische Touristen „verkneifen“ sich das Vergnügen, zu politisieren. Und wie nahe lag die Versuchung! Zweimal in ganz besonderem Maße:

Das erste Mal in Mytilene, wo außer zwei alten Schiffen die drei in Amerika gebauten großen Panzer liegen und wo sich augenblicklich zwei englische Kreuzer unter Dampf befinden, die den russischen Freiwilligenfahrzeugen auflauern sollen, und dann in der Bucht von Smyrna, wo eben das Geschwader der Vereinigten Staaten ausgelaufen war und die britische Mittelmeerflotte gesichtet wurde — wahrlich Stoff genug, Politik zu verzapfen.

Der Hauptgrund aber, daß sich das Gespräch in leichten Tändeleien bewegte, ist vielleicht die Anwesenheit einer Dame, die sich meinem Ohre bald als eine engere Landsmännin zu erkennen gibt, denn sie kann den Accent jener nördlichen Gaue unseres Vaterlandes nicht verleugnen, in denen unvorsichtige Leute über s-pitze S-teine s-tolpern. Frau A. ist die Gattin eines englischen Konsuls und auf der Rückreise zu ihm begriffen, nachdem sie einige Monate mit ihrem Baby in der Heimat zugebracht hat. Wir haben köstliche Stunden miteinander an Bord verlebt; daran war hauptsächlich natürlich die engere Landsmannschaft mit ihren manchen Berührungspunkten schuld, dann aber auch der — Wein an Bord .... Bitte jetzt nur nichts Schlechtes zu denken! Nicht nämlich war es seine Güte, sein einschmeichelnder Geschmack oder gar seine einschmeichelndere Wirkung, die uns näher miteinander bekannt machten, sondern im Gegenteil seine Minderwertigkeit. Als wir nämlich nach einer der ersten Mahlzeiten auf Deck saßen — Sie verzeihen mir, gnädige Frau? Wenn diese Zeilen Ihnen vor die Augen kommen und Sie sich dabei an die zusammen verplauderten Stunden auf dem „Cäsarewitsch“ erinnern werden, werden Sie meine Offenheit verzeihen, ich weiß es! — da fiel von den Lippen meiner Reisebegleiterin ein harsches Wort über diesen Tischwein und ein sehnsüchtiger Seufzer entrang sich ihnen:

„Ach, wär' ich jetzt bei Hubby“ — englisches Kosewort für Ehegemahl — „dann gäb's ein Glas Mumm.“

Der Wunsch war erfüllbar und bald perlte in zwei Gläsern der schäumende Trank. Wir stießen auf glückliche Reise an und Frau A. leerte mit einem herzhaften Zuge den Kelch.

„Scheußliche Dinger!“ murrte sie, „wie jemand auf die Idee gekommen sein kann, zu dekretieren, Champagner aus solchen Gläsern zu trinken! Die reinen Fingerhüte!“

Und als ich mir zu erwidern erlaubte, daß dafür doch wohl gewichtige Gründe vorhanden seien, als wie z. B. das rasche Entweichen der Kohlensäure bei Benutzung größerer und daher längere Zeit gefüllt bleibender Gläser, da meinte sie:

„Aber wer befiehlt Ihnen denn, den Champagner längere Zeit im Glase stehen zu lassen? Trinken soll man ihn! Wissen Sie, wenn ich manchmal abends mit Hubby allein zusammen bin — so ganz allein, — ohne all den Nonsens der gesellschaftlichen Rücksichten — dann holt er eine Flasche Champagner aus dem Keller und ich hol' die Gläser, große Kristallgläser, welche beim Anstoßen klingen, wie silberne Glöckchen, und dann setzen wir uns eng zu einander, sehen uns in die Augen, stoßen an und trinken den schäumenden Trank in langen, langen Zügen, als sögen wir einer dem andern das ewige Leben aus den Gläsern zu. Das nenn' ich Champagner trinken! Versuchen Sie es nur!“ . . .

Ich habe es versucht, und wahrhaftig es geht! Man kann Champagner auch aus großen Gläsern trinken. Man muß nur den guten Willen mitbringen. Und das tue ich gewöhnlich.

* *
*

Spät am zweiten Abend sichteten wir die Lichter von Smyrna, zu spät um an Land gehen zu können. Da aber der Dampfer bis zum übernächsten Morgen im Hafen verbleiben sollte, so machte sich der Zwang nicht allzufühlbar, zudem entschädigte uns der Anblick der um den innersten Teil der mächtigen Bucht amphitheatralisch im Halbkreis gruppierten und im Lichterstrahle erglänzenden Stadt, mit ihrem prächtigen Kai und dem belebten Hafen, reichlich für die vielleicht zweifelhaften Genüsse ihres Nachtlebens.

Wenn man in Smyrna gelandet ist, fällt es einem schwer zu glauben, daß man sich auf türkischem Boden befindet: Paß- und Zollbeamte sind äußerst nachsichtig, auf dem Kai sieht man kaum einen Fes, die Polizei glänzt durch Abwesenheit, die anderswo unvermeidlichen Straßenköter sind kaum zu entdecken, kurz, Smyrna könnte ebensogut in Griechenland oder Italien liegen; an diese Länder mahnt aber außerdem noch manche andere — weniger erfreuliche — Zugabe, so die Aufdringlichkeit der Bootsleute und die Unverfrorenheit der Fremdenführer, die sich nirgends im ganzen Orient so unangenehm bemerkbar machen, wie nicht minder, der vom griechischen Element — ich möchte fast sagen: vom christlichen Element im Orient überhaupt — unzertrennliche Hang zur Übervorteilung seitens aller Klassen im kleinsten wie im größten, der man auf Schritt und Tritt ausgesetzt ist

Der breite, elegante Kai bildet den Sammelpunkt und Haupt- oder eigentlich einzigen Spaziergang der Einheimischen, wie Fremden, er muß die Sehenswürdigkeiten und Zerstreuungen, die andere Städte bieten, ersetzen. Und wirklich ist es ein Genuß, dort ein Stündchen auf- und abwandelnd oder vor einem der zahlreichen Lokale sitzend zu verbringen — ein Maler, ein Bildhauer könnte dort Studien machen, ein Dichter sich begeistern: Eines hat nämlich Smyrna, das sich selbst gerne das türkische Paris nennt, das die Türken aber vorzugsweise und nicht mit Unrecht — sind doch fast dreiviertel seiner Einwohner Christen! — die „Stadt der Ungläubigen" heißen, ja, eines hat nämlich Smyrna allen anderen Städten des weiten Reiches voraus, das selbst dem oberflächlichen Beobachter auffallen muß: eine Fülle weiblicher Schönheiten, wie man sie in solcher Anzahl und Auswahl wohl kaum irgendwo findet; jede zweite Dame möchte man behaupten ist eine Juno an Gestalt und Haltung; der elastische, selbstbewußte Gang, die ruhige Grazie in jeder Bewegung, die Sicherheit des Geschmackes in der Kleidung erhöhen diesen Eindruck. Der Gestalt entspricht allerdings nicht immer das Gesicht, das wohl häufig klassische Züge aufweist, aber in das sich auch nicht selten unschöne, vulgäre Linien eingeschlichen haben — das natürliche Anzeichen der vielfachen Blutmischung und wohl auch der Degeneration — die man geradezu wie eine absichtliche Beleidigung empfindet.

Aber sie kennen auch ihren Wert, die Smyrniotinnen! Sie

wissen, daß sie schön und begehrenswert sind! Und eine von ihnen als Weib heimzuführen, muß eine außerordentliche Befriedigung gewähren, aber gleichzeitig auch ein teurer Spaß sein, vielleicht auch sogar die Quelle von Stoßseufzern, deren gelindester noch das Wort von „des Lebens ungemischter Freude" wäre, denn — denn man munkelt, daß die Schönheiten der „Feigenstadt" manchmal ein weites Herz haben . . .

Das sogenannte starke Geschlecht erscheint ihnen gegenüber recht schwach und unansehnlich, beinahe verlottert; schöne männliche Gestalten sind hier ebenso selten, wie im allgemeinen im Orient und besonders unter den Griechen, um die es sich in Smyrna hauptsächlich handelt; wohl trifft man hin und wieder fein geschnittene Gesichter, klassische Profile, die an die Glanzzeit des Hellenentums gemahnen, aber Gestalt, Haltung und Gang lassen nicht vermuten, daß dies die Nachkommen jenes Volkes sind, dem die Pflege der männlichen Schönheit geradezu zum Kultus wurde.

Smyrna ist hauptsächlich Geschäftsstadt und wenn es sich, wie ich eben sagte, gern das Paris des Orients nennt, so würde ich ihm eher die Bezeichnung eines Hamburg zuerkennen, denn es ist tatsächlich die wichtigste Handelsstadt der Türkei, in der sich alles um's Soll und Haben dreht. Und wie der Bürger der Hansastadt an der Elbe stolz auf deren Stellung und Erfolge ist und gern ein behäbiges, selbstbewußtes Äußere zur Schau trägt, so schwelgt auch der Handelsherr der „Feigenstadt" im Vollgefühl seines kommerziellen Ansehens. Ja, behäbig ist der Gesamteindruck Smyrnas.

Ich nannte es eben die „Feigenstadt" — welche Wichtigkeit die Feige für Smyrna hat, geht am besten aus folgendem hervor: gerade, als wir uns beim Frühstück befanden, erdröhnten Kanonenschüsse vom Hafen her; alles stürzt an die Fenster in der Erwartung, die englische Flotte, die schon außerhalb gesichtet sein sollte, einfahren zu sehen. Was war statt dessen der Grund des Salutfeuerns? Das erste Schiff mit Feigen diesjähriger Ernte war eingelaufen! —

Seinem Charakter als Handelsstadt entsprechen Kai und Hafen nicht minder, wie die zahllosen Magazine und Niederlagen und das nie endende geschäftige Treiben mit dem unvermeidlichen allen

Arbeitern des Orients eigenen Gelärme und Geschreie, das dem Ohr des Fremden wie ein ewiges Schelten und Streiten erscheint. Daß Gott Merkur die Stadt und die Zeit ihrer Bewohner beherrscht, merkt man außerdem aber auch an der Abwesenheit fast aller Unterhaltung. Singspielhallen zweifelhafter Güte bilden so ziemlich alles, was man an öffentlichen Vergnügungslokalen findet. Man merkt es ferner an der Abwesenheit großer Luxushotels, wie sie jede andere Stadt von gleicher Größe aufweist (Smyrna hat heute 250000 Einwohner). Das einzige Hotel, das europäischen Ansprüchen genügt, ist das altbekannte deutsche „Hotel Huck", dessen Küche und innere Einrichtung dem guten Ruf, den es seit Jahrzehnten genießt, alle Ehre machen. Es ist übrigens in seiner Art eine Sehenswürdigkeit der Stadt; das Haus stammt nämlich noch aus der guten alten Zeit, wo man es mit der Ausnützung des Raumes nicht so genau nahm, sondern mehr auf Licht, Luft und Bewegungsfreiheit sah; es ist in diesen Tagen der engen Korridore, der halbdunklen Passagen, der steilen Treppen und endlosen Stockwerke ein wahrhafter Genuß, in einem Hause zu wohnen, wo man sozusagen vierspännig durch die Korridore fahren kann, in die das Sonnenlicht hineinflutet, und wo die frische Seebrise in blendendweißen Gardinen spielt — man glaubt sich um zwei Jahrhunderte zurückversetzt und erwartet, irgend ein züchtiges Ratsherrntöchterlein aus der nächsten Kemenate hervortrippeln zu sehen. Nur schwer findet man sich in die Wirklichkeit, in den Orient zurück.

Auch die Bierverhältnisse in Smyrna würden deutschen Ratsherren und deutschen Ratskellern nicht übel anstehen. Wie nicht anders zu erwarten, hat sich unser Nationalgetränk dort ebenso fest eingebürgert, wie z. B. in Konstantinopel, man bevorzugt die leichten österreichischen Biere, während man am Bosporus den münchenern den Vorrang einräumt. Das angesehenste Lokal ist die Krämersche Bierhalle, die den Sammelpunkt der fremden wie einheimischen Gambrinusjünger bildet. Der Stoff ist vorzüglich, leider kann man dasselbe nicht von der Bedienung sagen, die recht levantinisch-griechisch ist, sowohl was Promptheit und Sauberkeit wie vor allem was Ehrlichkeit betrifft, ein wunder Punkt in allen öffentlichen Lokalen des Orients, mit Ausnahme von einem oder zweien in Konstantinopel. Allerdings muß zugegeben werden, daß es schon aus sprachlichen Gründen schwierig ist, ein geeignetes Personal zu finden und daß

es fast noch schwieriger ist, es heranzubilden, jedenfalls gehört dazu sehr viel Geschick, Energie und Überwachung, was nicht jedermanns Sache zu sein scheint.

* * *

Und der „Cäsarewitsch“ ließ seine Dampfpfeife mahnend ertönen, um uns zu verstehen zu geben, daß es Zeit sei, die „Feigenstadt“ zu verlassen.

Inzwischen hatten sich einige neue Passagiere an Bord eingefunden, die aber das Gesamtbild der „Menagerie“ nicht änderten, wohl aber die Ursache wurden, daß wir einem schrecklichen Drama beiwohnen mußten.

Einige junge Griechen nämlich, unter ihnen ein Schüler einer höheren Lehranstalt, hatten sich auf Deck zusammengesetzt und ihrer Gewohnheit gemäß zu singen angefangen. Der Mond war aufgegangen und beschien schmeichelnd die Szene, die Burschen sangen nicht schlecht, der Becher mit Wein kreiste fröhlich und das Parterre geizte nicht mit Beifall, kurz es war recht romantisch-orientalisch. Als man sich Chios nahte, wo zur Löschung von Fracht für kurze Zeit angehalten wurde, mußte die singende und trinkende Runde sich einen andern Platz suchen und installierte sich auf einigen abseits stehenden Fässern.

Auf der Insel war wahrscheinlich Feiertag, denn der milde Abendwind trug vom Strande, wo man Reihen hellerleuchteter und menschengefüllter Lokale erblickte, Tanzmusik herüber; zwischendurch hörte man Jauchzer und Schreie, wie man sie bei ländlichen Belustigungen allerorts vernimmt. Die Burschen hatten mit ihrem Gesang aufgehört und lauschten neidisch den aufregenden Weisen. Plötzlich sprang der Schüler, kenntlich an seiner bunten Mütze, auf, packte den neben ihm stehenden Jüngling, wie von bacchantischer Lust getrieben, um den Leib, und zwang ihn, sich auf den hart am Seitenbord stehenden Fässern mit ihm zum Takte der immer klarer schallenden und lauter lockenden Musik im Reigen zu drehen. Vergebens warnten die Kameraden, vergebens beorderten die Deckoffiziere die jungen Menschenkinder herunter: was kommen mußte, was jeder schaudernd kommen sah, trat ein:

ein plötzliches Wiegen des Schiffes, ein sekundenlanges Schwanken zweier Körper, ein noch kürzeres Ringen um Wiedererlangung des Gleichgewichts, und dann stürzten, noch eng umschlungen, die beiden Burschen in die glitzernden Fluten. Ein Doppelschrei — ein Gurgeln — dann Stille. Leuten in den Kähnen, die das Schiff umschwärmten, gelang es nach längeren Bemühungen, die zwei Körper dem nassen Grabe zu entreißen und den einen der Jünglinge, die ihre Umarmung noch nicht gelöst hatten, ins Leben zurückzurufen — der Schüler büßte seine Lust mit dem Tode.

Und vom Ufer her trug der milde Abendwind lustige Tanzmusik herüber . . .

Der Unglücksfall hatte uns alle auf Deck gebracht und ließ uns nun die Stunde des Niederlegens vergessen; die linde Luft tat ein übriges, um uns ein ungezwungenes Plauderstündchen, auf Bänken und Stühlen, stehend oder wandelnd, als eine Annehmlichkeit vorm Schlafengehen empfinden zu lassen.

„Dort liegt Samos", sagte Frau A. zu mir und zeigte auf eine im Mondlicht auftauchende schwanke Silhuette auf der Backbordseite. „Ich verlebte einmal dort einige Monate, da mein Mann ein Sommerhäuschen von einem Bekannten übernommen hatte, der versetzt worden war. Die Natur ist prachtvoll; daß ich aber von den Menschen besonders entzückt gewesen wäre, kann ich nicht behaupten — ein anmaßenderes und händelsüchtigeres Volk ist mir noch nirgends aufgestoßen."

Ich pflichtete der Dame bei: die Samioten weisen alle Charaktereigenschaften des heutigen Griechenvolkes in höchster Vollendung auf: herrisch und unverschämt, wo sie es ungestraft sein zu dürfen glauben, kriechend und hündisch, wo man ihnen die Faust zeigt, selbstsüchtig und habsüchtig, von Parteihader zerrissen, ohne wahre Vaterlandsliebe, nur den Kirchturmsinteressen — und auch den Kircheninteressen — dienstbar, bigott, hinterlistig, verlogen . . .

„Halten Sie ein! Ich kann Ihnen aus eigener Erfahrung ein Beispiel vom Charakter der Herren Samioten geben. Da mir die landschaftliche Umgebung und das Klima damals so zusagten, daß wir auch für den kommenden Sommer einen Ferienaufenthalt dort in Aussicht nahmen, beschloß mein Mann, jenes Häuschen durch einen Anbau zu vergrößern; er ließ also von Smyrna Handwerker und Baumaterial hinschaffen, um die Arbeiten im gleichen Stil aus-

führen zu können. Glauben Sie nun, daß man unsere Leute landen, die Materialien ausladen ließ? O nein! Nicht daß wir uns gesträubt, Eingangszoll und sonstige Gebühren zu bezahlen oder alle anderen Formalitäten zu erfüllen" — Samos ist bekanntlich ein selbständiges, der Türkei tributäres „Fürstentum" — „dann hätte ja der Widerstand einen Schein von Berechtigung gehabt, nein, sondern man wollte in seiner bornierten Selbstherrlichkeit nicht zugeben, daß «Ausländer» dort Bauarbeiten ausführten, oder daß Ziegelsteine und Balken vom „Ausland" verwendet würden! Das wäre für die heimischen «Architekten» und das heimische Material beleidigend! Eine Depesche des Vormannes an meinen Mann wurde nicht befördert, weil sie auch beleidigend für die Würde des Fürstentums sei! Dem Besitzer des kleinen Segelschiffes blieb nichts übrig, als auf dem fälligen Dampfer nach Smyrna zu fahren, nachdem er mit vieler Mühe die Erlaubnis erlangt, sein Fahrzeug im Hafen zu lassen, um meinen Mann von dort aus zu benachrichtigen. Hubby war starr, er glaubte erst an einen schlechten Scherz, dann kurz entschlossen, benutzte er die nächste Gelegenheit nach dem schönen Zaunfürstentum, landete, bestieg „sein" Schiff, hißte die britische Flagge, ließ am Kai anlegen, stellte sich neben die Brücke und hieß das Ausladen beginnen. Sie können sich die Aufregung ausmalen, welche unter der sich ansammelnden Bevölkerung herrschte, aber — es war kaum eine Stunde verflossen, da erschien eine Abordnung des „Ministeriums" und bat wegen des „Mißverständnisses" um Entschuldigung!

„Um so besser für euch!" meinte mein Mann, „denn wenn sich jemand gemuckst hätte, dann hätte er Bekanntschaft mit diesem Ding gemacht!" Und er zog seinen geladenen Revolver hervor, den er unterm Rock verborgen getragen hatte."

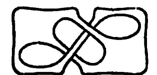
* *
*

Achtundvierzig Stunden später tauchte im Morgennebel die syrische Küste auf, Tripolis lag vor uns, hübsch gelegen, freundlich, kokett, wie alle Küstenstädte hierzulande — nur darf man sie nicht betreten! Der „Cäsarewitsch" nahm hier Schafe auf — die

Szenen, die sich dabei abspielten, werde ich nicht sobald vergessen. Ich bin schon eine Reihe von Jahren im Orient umhergegondelt und habe so manches gesehen, was nicht eben für zartbesaitete Nerven berechnet ist und was dem zweibeinigen Lebewesen, Mensch benannt, nicht gerade zur Ehre gereicht. So zum Beispiel, wie man Neger zusammenschießt und Krokodile einfängt, Kamele schlachtet oder Büffel abrichtet und dergleichen mehr, und das einzige, was man sich beim Anblick solcher Szenen zum Troste sagt, ist, daß wir doch bessere Menschen sind und daß ähnliches, selbst viel weniger Revoltierendes in Gegenden nicht vorkommen kann, die uns näher liegen und die bis zu einem gewissen Grade unter dem Einflusse des zivilisierenden Europa stehen. Aber ich habe seit heute Morgen meine Meinung geändert. Wie gesagt, wurden hier Schafe verladen, wobei die Matrosen den arabischen Arbeitern Hilfe leisteten. Die Überführung der Tiere von den Leichtern in den Schiffsraum wurde nun folgendermaßen bewerkstelligt: je zu sechs wurden sie mit einem Vorderfuß in einer Schlinge befestigt, deren anderes Ende um den Aufzug der Arbeitsmaschine gelegt war, ein Zeichen, die Kurbel begann zu spielen, die Tiere flogen mit einem Ruck in die Luft, schwebten, stiegen in schwindelnde Höhe fast bis an die Raa und sanken rascher noch hinab, um schließlich mit einem zweiten Ruck auf den Boden des Raumes hingeworfen zu werden — von je sechs kamen mindestens zwei mit zerbrochenen Gliedmaßen unten an. Ihr angstvolles Gebrülle und ihre wahnsinnigen Befreiungsversuche während der Fahrt vergißt man so leicht nicht.

* * *

Am Abend, gegen Sonnenuntergang, landeten wir in Beirut.





Von Beirut nach Damaskus.

[Die Bahnfahrt. – Der Libanon und seine Bewohner. – Pfäffische Machenschaften. – Der geistliche und der weltliche Herr. – Eindrücke aus Damaskus. – Die heilige Stadt der „Haddj“. – Orient, Orient!]

Leuten, denen das Leben zum Ekel und Überdruß geworden ist, weil sie alles genossen zu haben glauben und meinen, mit der Welt abschließen zu können, weil sie ihnen nichts mehr zu bieten imstande ist, rate ich, von Beirut den Libanon hinaufzufahren: wem diese Fahrt nicht neue Lebenslust und Sprungkraft einflößt, dem ist allerdings nicht zu helfen, der muß schon sehr verbraucht sein.

Man besteigt früh morgens den Zug des einer französischen Gesellschaft gehörenden Schienenweges nach Damaskus, der über das Gebirge als Zahnradbahn gebaut ist. Eine Viertelstunde genügt, um dem staubigen, selbst nachts in einen heißen Brodem dunstgeschwängerter Luft gehüllten Beirut zu entrinnen: langsam ansteigend, verläßt die Bahn das Weichbild der Stadt und erhebt sich über ihre Türme und Minarets. Weiß in Grün getaucht, schimmernd im Strahle der Morgensonne, liegt die Stadt zu unseren Füßen, und dahinter in tiefer Bläue das Meer, rechts und links sanft aufsteigende, mit Dörfern besäte Höhen und vor uns in mächtig emporstrebenden Pyramiden der Libanon. Aufwärts rollt der Zug, in Schlangenwindungen klimmt der Strang hinan, und jede Windung enthüllt dem entzückten Blick neue Bilder, und jede Steigung entrollt neue entzückendere Fernsichten dem Auge. Jede Minute erweitert den Gesichtskreis und jede Achsenumdrehung führt uns reiner und erfrischender den Atemzug des Luftmeeres entgegen, das würzig das heilige Gebirge umspült.

Höher steigen wir und höher, eine Windung, eine Wendung und Stadt und Meer sind unserem Auge wie durch Zauberhand entrückt, um nach wenigen Minuten, nachdem wir in Ausblicken auf schwindelnde Höhen, auf grüne Täler, auf jähe Felsstürze und lachende Weiler geschwelgt, plötzlich an einer Stelle aufzutauchen, wo der Gedanke sie am wenigsten gesucht — man wähnt sich in einem künstlichen Panorama, das, von unsichtbarer Kraft bewegt, sich um uns dreht und uns durch immer neue Bilder überrascht. Anderthalb Stunden währt das neckische Schauspiel, dann wendet sich der Strang; noch ein letzter Blick auf die schimmernde, glitzernde, blaue Fläche aus einer Höhe von fast 800 Metern, und wir treten in das Hochgebirge ein, das die Bahn zehn Kilometer weiter auf einem Paß durchquert, der 1500 Meter über dem Meeresspiegel liegt, um dann, langsam zur Ebene zwischen Libanon und Antilibanon sich senkend und sie durchschneidend, in mächtigen Kurven südwärts führend, den letzteren zu überschreiten und nach neun Stunden Fahrt schließlich Damaskus zu erreichen, eine Entfernung von 145 Kilometern. Von der Bahn selbst will ich hier nicht reden, ich werde noch Gelegenheit haben, auf sie zurückzukommen.

Längs des ganzen Aufstieges vom Meer aus treffen wir zu beiden Seiten die üppigen Sommerfrischen der Beiruter Aristokratie. Eine gewisse internationale Berühmtheit unter diesen Ortschaften hat Ain-Sofar seit einiger Zeit erlangt, es ist nämlich das Monako Syriens geworden: rechts vom Schienenweg erblicken wir ein Riesengebäude modernster Bauart; es könnte ein Seminar sein — in Syrien und Palästina gewöhnt man sich bald daran, in jedem ansehnlichen Bau ein Unternehmen der schwarzen Kutten zu sehen —, ein Pensionat, ein Hotel. Das ist das „Kurhotel" von Ain-Sofar, in dem Kairos und Alexandrias Jeunesse dorée, echte Ägypter, Angloägypter und wohl auch echte Engländer, das leicht erworbene Geld im Bakkarat verjubelt, wo Damen der Aristokratie und Plutokratie aus allen Ländern, die sich um den südöstlichen Zipfel des Mittelmeeres gruppieren, für zwei oder drei Monate ein verschwiegenes Liebesleben führen und wo Syriens französierende Jugend sich den Chik anzueignen glaubt, den sie sonst nur in Seine-babel erwerben zu können vermeint — kurz, es ist die hohe Schule für alle Sünden, die, wenigstens in diesen Landen, weder Gesetz noch Gesellschaft für schwer genug halten, um sie zu bestrafen.

Das Libanongebiet gehört nicht, wie man vielleicht denken könnte, zum Wilajet Beirut, bildet vielmehr nicht nur eine besondere Provinz, sondern nimmt auch eine ganz eigenartige Ausnahmestellung ein — wovon gleich mehr — wie ich bald nach Antritt meiner Fahrt merkte. Plötzlich erschien nämlich im Wagen in einer Art Zuavenuniform ein Wächter der Sicherheit, Polizist, Milizsoldat oder wie man ihn sonst nennen will, von irgendwoher, und heischte Paß oder Legitimation — man könnte ja doch vielleicht ein von den Behörden in Beirut unbeachtet gelassener Anarchist oder gar — viel schrecklicher! — atheistischer Deutscher — über diesen Punkt später mehr! — sein; mein „Teskere" von Konstantinopel war ihm nicht genügend, er erbat sich noch eine Visitenkarte, die ich ihm mit der jedem braven Deutschen eigenen Deferenz vor den Befehlen der Polizeimenschen einhändigte. Er buchstabierte bedächtig Namen und Eigenschaft und sah mich kritisch prüfend an.

„Vous allez à Damas?"

„Oui!"

„Vous resterez là?"

„Non!"

„Vous — vous arrêterez en route?"

„Non!"

„Vous — — vous êtes chrétien?"

Das war mir doch zu stark; die Geduld ging mir aus und ich rief:

„Non, je suis bouddhiste et ja vais directement à Lhassa." . . .

Bekanntlich nimmt eine Reihe von Provinzen des ottomanischen Reiches staatsrechtlich eine Ausnahmestellung ein; einige sind fast selbständige Staatengebilde geworden, wie Bulgarien und Ägypten, deren Zugehörigkeit zum Reiche nur durch einen nominellen Tribut markiert wird, andere befinden sich provisorisch in fremder Verwaltung — Bosnien, Cypern — und andere wieder hat jener merkwürdige Areopag, der sich das „europäische Konzert" nennt und der die Vorsehung in allen türkischen Angelegenheiten zu spielen vorgibt, zu selbständig-unselbständigen Gebieten gemacht, wie Samos und den Libanon, zwischen denen auch wieder organische Unterschiede bestehen, die sich aber doch im großen Ganzen gleichen. Der Libanon nun ist selbständig insofern, als er eigene Verwaltung, eigene Finanzen und eigene Miliz hat, unselbständig

aber, weil er von einem vom Sultan ernannten Gouverneur regiert wird, dessen Amtsdauer nominell zehn Jahre beträgt, der aber meistens schon nach einigen Jahren abgesetzt wird, um Raum für einen andern zu machen, der gefügiger ist oder sonstige Eigenschaften besitzt, die ihn denen, so am Ruder sind, genehmer machen — daß er Christ sein und die Zustimmung der Botschafter am Goldenen Horn haben muß, ändert darin nichts. Offiziell ist der Libanon ein direkt der Hohen Pforte unterstelltes Sandjak (Mutessarifat), er wird aber gewöhnlich Provinz oder Wilajet genannt, weil der oberste Verwaltungsbeamte Titel und Rang eines Generalgouverneurs (Wali) hat. Die Einwohnerzahl beträgt etwas über 400000, wovon nur wenige Tausend Mohammedaner sind, der Rest nennt sich Christen: sie verteilen sich in recht christlicher Einigkeit auf ein halbes Dutzend Religionsgemeinschaften — Maroniten, Lateiner, Griechen, Armenier, Jakobiten, Chaldäer und Protestanten — und sie verkeilen sich in echt christlicher Nächstenliebe sowohl untereinander, wie mit ihren andersgläubigen Nachbaren, den Arabern und Drusen bis aufs Blut. Abgesehen davon sind sie so anständige Leute, wie Syrier eben sein können.

Das Libanongebiet ist nicht nur der landschaftlich schönste, sondern auch der fruchtbarste und reichste Teil Syriens. Diese Eigenschaften, verbunden mit einer verhältnismäßig geordneten Verwaltung und relativen Sicherheit für Leben und Eigentum, haben ihm leider die ganz besonders liebevolle Aufmerksamkeit der Schwarzröcke aller Bekenntnisse eingebracht; es gibt im Libanon nicht weniger als zweieinhalbhundert Klöster (!), daneben geistliche Seminarien, Schulen für männliche und weibliche Jugend, Pensionate und Waisenhäuser, die alle von Priestern geleitet werden; die ganze Bevölkerung steht unter dem Einflusse der Geistlichkeit, hauptsächlich des unwissenden, fanatischen maronitischen Klerus, der sie solange aussaugt, als noch irgend etwas auszupressen ist, um den Leuten dann den Rat zu geben — auszuwandern! Alljährlich nimmt die Auswanderung zu und man könnte mit mathematischer Genauigkeit den Zeitpunkt berechnen, wo die doch verhältnismäßig geringe Bevölkerung weder zur Aussaugung geeignete, noch zur Auswanderung geneigte oder gezwungene Elemente mehr besitzen würde, wenn man nicht mit zwei Faktoren zu rechnen hätte: nämlich der sehr starken natürlichen Vermehrung durch Fortpflanzung

und dem nicht minder starken Heimatsgefühl, das die Ausgewanderten nach einer Reihe von Jahren, wenn sie sich ein kleines Vermögen zusammengearbeitet haben, an die heimischen Gestade zurücktreibt, was — ich möchte es fast behaupten — die Geistlichkeit von Anfang an mit in ihre Berechnung zieht.

Diese frommen Herren aber, nicht zufrieden damit, die Bevölkerung ausgesaugt und zum Auswandern gezwungen zu haben, schreiben den Leuten noch obendrein die Dampferlinien vor, die sie zu benutzen haben; ich vermute, daß sie auch dabei lediglich pekuniäre Vorteile verfolgen, da ihnen manche Dampfergesellschaften wohl zweifellos eine Prämie für jeden Kopf gewähren, den sie an Bord liefern; öffentlich aber erklären sie, daß es ihre christliche Pflicht sei, die Leute nur solchen Linien zuzuführen, die von christlichen, d. h. orthodoxen bezw. katholischen Ländern kommen, also vor allem vom geliebten Frankreich — sie mit deutschen Schiffen fahren zu lassen, hieße sie dem Satan direkt verschreiben, denn Deutschland ist ja bekanntlich das Land der Atheisten, Freimaurer und sonstigen Heiden — ja, der Fanatismus geht so weit, daß nicht nur die deutschen Dampferlinien boykottiert werden, sondern daß man es sogar möglichst vermeidet, die deutsche Post in Beirut zu benutzen!!

Noch ein Beispiel des Fanatismus des maronitischen Klerus: wenige Kilometer außerhalb Beirut residiert auf einem der köstlichen Abhänge des Libanon das kirchliche Oberhaupt der Sekte, das den Titel Patriarch führt, ein Papst im Kleinen — ihm wird nach dem Vorbilde seines römischen Kollegen nicht gestattet, seine Residenz zu verlassen und z. B. nach Beirut zu fahren: das würde seiner Heiligkeit und seinem Ansehen schaden, denn dort wäre er ja erst der zweite oder gar dritte; aus dem gleichen Grunde macht er auch nie einen Besuch bei dem Gouverneur des Libanon, dem er in weltlichen Angelegenheiten untersteht. Die ganze Sekte zählt übrigens keine 300 000 Anhänger; ihre Lehre lehnt sich an die der katholischen Kirche an, die auch die Konsekration ihrer Priester und Bischöfe anerkennt; ebenso muß ihr Patriarch vom Papst bestätigt sein, um sein Amt ausüben zu können, — diese römische Geistesverwandtschaft im Verein mit der allgemeinen syrischen Gewissenlosigkeit und Verschlagenheit erklärt den verderblichen Einfluß, den die Geistlichkeit auf die Bevölkerung ausübt.

Arbeiten, bei welchen ein deutscher Ingenieur, Major Huber, ihre rechte Hand ist, wird sehr viel getan, und die Sicherheit wird gerühmt — Schikanen gegen Ausländer sollen dagegen an der Tagesordnung sein und das erscheint, wie überall, die bedenklichste Seite des Weiberregiments, dessen sie ein Ausfluß sind: Frau Pascha steht nämlich mit dem ganzen Konsularkorps und dessen Damen auf fortwährendem Kriegsfuß. Und das möchte dem Pascha eher den Hals brechen, als irgend welche andere Extravaganzen seiner teuren Ehegattin . . .

Also wir befinden uns mitten im Libanon. Und wie ich so dahinfahre und die mächtigen Gipfel, die auf unseren Pygmäenzug ernst herabschauen, mit schweigender Ehrfurcht und mit staunendem Blicke an mir vorübergleiten lasse, da tauchen unwillkürlich vor mir die halbverklungenen Geschichten aus der Kindheit auf, von König Salomo und dem Tempelbau, von seinem „Freunde" Hiram, dem König von Tyrus, von den Zedern des Libanon. Wie köstlich naiv berichtet doch die Bibel über diese „Freundschaft" der beiden Könige und die Vorbereitungen zum Tempelbau: Salomon sandte zu Hiram und ließ ihm sagen, er wolle dem Herrn ein Haus bauen: „So befiehl nun, daß man mir Zedern aus dem Libanon haue und daß deine Knechte mit meinen Knechten seien, denn du weißt, daß bei uns niemand ist, der Holz zu hauen wisse, wie die Sidonier." Welch' prächtige captatio benevolentiae! Und nun Hirams Antwort: Da Hiram aber hörte die Worte Salomos, freute er sich hoch und sprach zu sich: „Gelobet sei der Herr, der David einen weisen Sohn gegeben hat über dies große Volk" — ist es nicht gerade als hörte man heute einen geriebenen syrischen Exporteur sagen: Na, Gott sei Dank, der Junge ist ja ebenso dämlich, wie sein Vater selig, den wird es auch nicht schwer halten, hineinzulegen! . . .

Und dann die Erzählung von der feierlichen Einweihung des Gotteshauses, die herrliche Rede und das köstliche Gebet Salomos. In ihm findet sich übrigens eine Stelle, die sich die Priester aller Religionen noch heute merken könnten: „Wenn auch ein Fremder, der nicht deines Volkes Israels ist, kommt aus fernem Lande in deinem Namen, so wollest du hören im Himmel, im Sitz deiner Wohnung und tun alles, darum der Fremde dich anruft!" . . .

Am Mittag wird längerer Halt gemacht, um Gelegenheit für

ein hastiges Frühstück in einem etwas sehr ländlich-sittlichen Gasthof zu gewähren. Eine Anzahl umherlungernder Libanonmiliz erinnert wieder, daß wir uns unter der Herrschaft des „Vizekönigs von Baabda" befinden, wie Se. Exzellenz der Wali dieser Lande nach dem Sitze seiner „Regierung", dem Städtchen Baabda spöttisch genannt wird — das erwähnte Bet-ed-din stellt mehr seine persönliche Sommerresidenz dar.

* *
*

Der Zug eilt in die weite köstliche Ebene hinab, die sich zwischen Libanon und Antilibanon hinstreckt, erklimmt die Höhen des letzteren und erreicht schließlich die große Rivalin Jerusalems zur Zeit der Könige Israels, Damaskus, die „berühmte und fröhliche Stadt", wie der Prophet Jeremias sie spöttisch nennt. Von ihrer Berühmtheit und ihrer Fröhlichkeit merkt man heute wenig: eine unansehnlichere, uninteressantere und langweiligere Stadt gibt es sicher im ganzen Orient nicht, jedenfalls für den, der schon z. B. Konstantinopel oder Kairo gesehen hat, die in ihren nicht europäisierten Vierteln nicht nur prächtiger, sondern sogar orientalischer sind, als Damaskus. Ich rate also jedem, die hochgespannten Erwartungen, mit denen er die Fahrt dorthin unternimmt, und die durch die Reisebücher gerechtfertigt zu werden scheinen, im voraus ein wenig herabzustimmen, um nicht allzusehr enttäuscht zu werden. Selbst das Straßenleben kann man in seinen orientalischen Eigentümlichkeiten besser in irgend einer Kleinstadt beobachten, als in Damaskus, und wer da hofft, in den Basaren köstliche alte Waren — wem schweben nicht Damaszenerklingen und Damaststoffe vor? — zu finden, dem kann ich als absolut wahrheitsgetreu anvertrauen, daß alles verkäufliche Echte, Antike, also alles, was sich nicht im Privatbesitz befindet, längst nach England und Amerika ausgewandert ist, und daß das, was man heute als echte Damaszener Ware, seien es nun Teppiche oder Seidenstoffe, seien es Erzeugnisse der Goldschmiede- oder Stahlindustrie, in den Basaren ausbietet, zum größten Teil Gegenden entstammt, die unweit Chemnitz oder Solingen liegen, und zu einem geringen Teil moderne Nachahmungen seitens minderwertiger einheimischer Arbeiter sind.



Damaskus.

Und wer endlich vermeint, sehenswerte Altertümer zu finden, den muß ich leider auch enttäuschen: selbst die berühmte große Moschee, eine alte christliche Basilika, ist durch wiederholte Brände und stilwidrige Restaurierungen entstellt worden, wenn auch ihre Größenverhältnisse noch heute imponieren können.

Wer sich noch kindlichen Glauben genug bewahrt hat, mag sich vielleicht über all dies durch die Besichtigung der uralten Stadtmauern trösten, deren älteste Reste aus der Zeit stammen, „da Cyrenius Landpfleger in Syrien war", und in denen noch das Fenster gezeigt wird, durch das die Jünger bei Nacht den Apostel Paulus in einem Korbe hinabließen, um ihn vor den Anschlägen der aufgebrachten Juden zu retten; leider erweisen das Material und die Bauart der Mauer gerade an jenem Teile, daß sie erst Jahrhunderte nach Pauli Bekehrung errichtet wurde. Auch kann er sogar die Stelle besichtigen, wo jener die Stimme hörte, die ihn zur Apostelschaft berief, sowie das Haus des Ananias, der auf göttliches Gebot hin bekanntlich den Neophyten aufnahm und verpflegte. Daß es wirklich Leute gibt, die an diese Überlieferungen glauben — ich will den Ausdruck „Überlieferungen" nicht etwa auf die Apostelgeschichte selber bezogen wissen oder deren Glaubwürdigkeit damit in Zweifel ziehen, sondern nur meine Einschätzung der hartnäckigen und lächerlichen Versuche des Nachweises der Örtlichkeiten der hl. Schrift kennzeichnen — dafür ein köstliches Beispiel:

Kommen da vor einigen Jahren zwei Yankees nach Damaskus und lassen sich von einem Hoteldragoman die Sehenswürdigkeiten zeigen. Als frommen Männern kam es ihnen ganz besonders auf die Stellen an, die durch die christliche Geschichte Bedeutung erlangt haben. Sie besehen sich also genau die eben erwähnten Stellen, nachdem sie sich vergewissert, daß ihr Führer nicht etwa Jude oder Moslim sei. Wie sie nun zu dem Platze kommen, der als der bezeichnet wird, wo Paulus die entscheidenden Worte hörte „Paul, Paul, was verfolgst du mich?", da entblößen sie ehrfurchtsvoll ihre Häupter und knieen zu stillem Gebet nieder; da sie aber sofort merken, daß ihr „gläubiger" christlicher Dragoman nicht die geringste Anstalt macht, dem Platze seine Ehrerbietung zu bezeigen, da springen sie, wie von dem gleichen Gedanken beseelt, auf und verhauen ihn in der jämmerlichsten Weise. Zu ihrer Rechtfertigung geben sie nachher beim Konsul, vor den der schwergekränkte

Führer sie zitiert hat, folgendes an: „Entweder hat der Mann uns getäuscht, und der Platz ist gar nicht der, für den er ihn uns ausgegeben, oder er ist ein Jude, Heide oder Atheist, der mit den heiligen Orten der Christenheit und unserem Glauben seinen Spott treibt. In beiden Fällen hat er seine Prügel verdient.“ . . .

Für den Moslim hat Damaskus allerdings immer noch seine Bedeutung: die schon erwähnte große Moschee, die sogenannte Omajadenmoschee, wird nach den Gotteshäusern von Mekka, Medina und Jerusalem, wenigstens im Orient, für die heiligste angesehen (im Moghreb, dem islamitischen Westen, gilt die große Moschee von Kairuan in Tunesien als vornehmer); das Grab des Sultans Salah-ed-din ist noch heute ein Wallfahrtsort für fromme Rechtgläubige und der Mukbaret (Begräbnisplatz) am sogenannten Kleinen Tor, auf dem des Propheten Tochter Fatima und zwei seiner Frauen, sowie Muawijah, der Begründer der Omajadendynastie begraben liegen, wird auch noch gegenwärtig in hohen Ehren gehalten. Zu diesem religiösen Moment gesellt sich aber dann noch für den Mohammedaner, Türken wie Araber, das rein historische: der Name Damaskus ist seit der Mitte des 7. Jahrhunderts ununterbrochen auf das engste und meistens auf das glorreichste mit der Geschichte der Khalifen und Sultane verknüpft gewesen: mochten seine Geschicke und seine Herrscher noch so sehr wechseln und folgten sich im Laufe der Jahrhunderte in bunter Reihe die Geschlechter der Omajaden, Abassiden, Fatimiden, Seldschuken, Mameluken und Osmanen, so blieb es doch stets die stolzeste Hochburg des Islam! Es ist daher sehr natürlich, daß nach alter Tradition von hier aus die „Haddj“, die Pilgerfahrt nach Mekka, ihren eigentlichen Anfang nimmt und daß keine für vollwertig angesehen wird, die nicht von hier aus begonnen wäre, — darin liegt denn auch der Grund, daß Se. Majestät der Sultan Damaskus zum Ausgangspunkt der Hedjasbahn bestimmte.

* *

*



Die Paulusmauer in Damaskus.



Der große Friedhof in Damaskus.

Jede Stadt hat die Hotels, die es verdient — also möchte ich ein bekanntes geflügeltes Wort modernisieren; Damaskus, das auf den Nichtorientalen einen langweiligen, dekadenten Eindruck macht und das nur aus dem Ruhme seiner Vergangenheit seine Daseinsberechtigung zu schöpfen scheint, besitzt einen ebenso dekadenten Gasthof, das „Hotel Victoria", der auch nur vom Glanze besserer Tage zu zehren scheint. An seinen Wänden hängen ringsum eingerahmte Zeugnisse hoher und höchster Gäste — deutscher Prinzen, englischer Herzöge und russischer Fürsten — in deren höchsteigenhändigen Krähenfüßen, so da dartun, daß man mit Herrn Pietro, dem Besitzer nämlich, wohlzufrieden gewesen und in seinem Hause komfortables Lager und gute Atzung gefunden habe, — was ich durchaus nicht bestreiten will, weil ich, erstens, nicht dabei gewesen bin, weil ich, zweitens, dem Worte eines Edelmannes, und sei es selbst eines englischen Herzogs oder eines russischen Fürsten, unbedingt Glauben schenke, auch wenn ich ihrer Gutmütigkeit sehr viel zutraue, und weil ich, drittens, jenes Lob, wenigstens indirekt, durch die Aufzeichnung eines gewöhnlichen Sterblichen bestätigt gefunden habe, welcher schreibt: „Herr Pietro hat das «Hotel Victoria» vor zweiunddreißig Jahren als erstes und einziges gegründet und sich alle Mühe gegeben, es stets auf der gleichen Höhe zu halten."

Der Meinung bin ich auch. Die anderen Gasthöfe sind allerdings noch nicht einmal „auf der gleichen Höhe" angelangt, so daß Pietros vorläufig noch das Hotel ist. Der Gute lebt mit dem dem Alter eigenen und ja so verzeihlichen Konservatismus des Glaubens, daß sein Haus „den verwöhntesten Ansprüchen" genügen muß, wie einst im Mai seines Lebens — es zehrt eben vom Glanz alter Zeiten Aber die Zeiten haben sich geändert: in wenigen Jahren wird Damaskus voraussichtlich nicht nur den Ausgangspunkt der Hedjasbahn und den Endpunkt der Libanonbahn bilden, sondern auch mit dem großen Schienenstrang verbunden sein, der in der einen Richtung gen Konstantinopel und in der anderen gen Bagdad führt und dann — das ist nicht ausgeschlossen — wird es aufwachen zu neuem Leben und neuer Hotels bedürfen. Pietro sagt sich aber wohl, daß die neue Zeit neue Männer fordert . . .

Nachdem ich mich vom Staub und sonstigem Schmutz der langen Fahrt so gut als es ging in der Kinderwanne gereinigt, die

man mir als „Bad“ ins Zimmer gesetzt, beeilte ich mich, mich beim Chef der Mission zu melden und mir Instruktionen für die Reise zu holen. Beides war bald erledigt und ich hatte dabei Gelegenheit, verschiedene meiner Reisegefährten kennen zu lernen, bezw. alte Bekanntschaften hier auf syrischem Boden zu erneuern.

* *
*

Am Abend vor der Abfahrt saß ich in einem der Gärten am Wadi Barada, dem Wasserspender und Lebensquell der Oase, in der die Stadt eingebettet liegt; aus dunkelem Laub glühten rotleuchtende Granatäpfel hervor, entsandten Jasmin und Oleander betäubende Düfte, erklangen die träumerischen Weisen des Bulbuls (syrische Nachtigall). Des Tages Lärm und Gewoge war vorüber, still und einsam war es um mich her; den schlankgliedrigen Said, der mir einen Kaffee gebracht, hatte ich mit einem Bakschisch entfernt, und nur aus der Ferne drang zu mir der langgezogene Ruf des Muessin hoch vom Minaret der großen Moschee herab, der den „Aschah“ ausrief (Nachtgebet) . . . ich war im Orient, wieder einmal im Orient! Für mich ist nämlich Konstantinopel nicht mehr Orient, denn vom Orient unzertrennlich ist für mich das arabische Element nach Aussehen und Sprache, nach Kleidung und Sitte, was möglicherweise damit zusammenhängt, daß ich Orient und Islam in den für Eindrücke empfänglichsten Jahren meines Lebens unter Arabern kennen lernte. Im Café auf der anderen Seite der Allee, die den Garten durchschnitt, sah man im schwachen Scheine der Öllampen ein halbes Dutzend beturbanter Gläubiger, die sich in den vertrauten, gurgelnden Akzenten der syrischen Volkssprache und in jenem eigenartigen Flüsterton unterhielten, der ein Jahrtausende altes Erbe der Väter zu sein scheint, die ihre Rede der sie umgebenden Stille und Feierlichkeit der Wüste anpaßten.

Also ich war wieder einmal im Orient! Ich strecke mich behaglich auf der Binsenmatte aus, stütze den Ellbogen auf das kleine, runde Kissen, das der Kellner — pfui Kuckuck, wie ist mir das Wort in die Feder geraten? — das der Walad mir vorsorglich

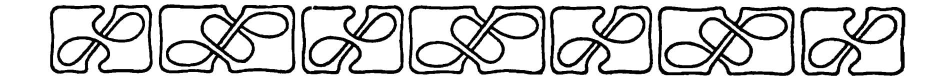
hingelegt, und träume von Zeiten, long, long ago, als ich zum ersten Mal den Orient kennen lernte — das war am Nil. — Ich schwelge stillselig in Erinnerungen ... Am Nil ... unter Palmen ... Wüstenritte im Mondenschein ...

Und plötzlich ... Allmächtiger, was ist das? Ist es möglich, höre ich recht, oder ...?

Kein Zweifef; vom Café auf der anderen Seite der Allee schallt in den bekannten schnarrenden Lauten zu mir herüber der Donauwalzer!!

Ein Grammophon am Rande der Wüste! Das modernste aller Folterwerkzeuge im Dienste der Beduinen! Die Illusion ist verflogen und alles Träumen dahin, schaudernd entfliehe ich der Nähe des musikspeienden Ungetüms; aber im Schlafe noch verfolgt es mich ...





Von Damaskus nach Ma'an.

[Abfahrt. – Die Gegend. – Unsere Eisenbahner und andere. – Deràa. – Ammân. – Der Berg Nebo. – Von Unterwegs.]

Bald nach Sonnenuntergang steht der Zug bereit, der uns gen Süden führen soll. Eine auserlesene Gesellschaft findet sich am Bahnhof zusammen; da ist als Vertreter des Herrschers Staatsrat Turkhan Pascha mit dem geistreichen Diplomatengesicht, den ich den Lesern schon vorgeführt habe und der auch in Berlin wohlbekannt ist, Marchall Kiassim Pascha, der Kommandant der Bahn und sämtlicher Garnisonen zwischen Damaskus und Máan, Abdurrahman Pascha, der langjährige Führer der heiligen Karawane, der durch Energie und Takt schon manche Schwierigkeiten auf dem gefährlichen Wüstenzug überwunden, Auler Pascha, der Instruktor des Ingenieurkorps, eine breitschultrige deutsche Hünengestalt, die seine Umgebung fast um Kopfeslänge überragt; da sind ferner die Söhne von Isset und Tewfik Paschas, des schon erwähnten bevorzugten Geheimsekretärs des Sultans und des Ministers des Auswärtigen, früheren Botschafters in Berlin, liebenswürdige junge Herren, die sich ein besonderes Vergnügen daraus machen, deutsch und französisch zu sprechen, das sie akzent- und fehlerlos beherrschen. Da sehen wir Herren von der Hohen Pforte und dem Palais, denen man auf den Straßen von Pera häufig begegnet, dann Notabilitäten aus Smyrna, Beirut, Damaskus, Exzellenzen fast alle. Und endlich die Ingenieure der Bahn, allen voran der Erbauer Meißner, und wir Vertreter der Presse, hauptsächlich Kollegen aus der Hauptstadt, ein buntes Gemisch türkischer, arabischer und europäischer Typen und Trachten.

Man steigt schließlich ein, man arrangiert sich so gut es eben geht, es heißt auch hier: à la guerre comme à la guerre; man muß

zufrieden sein, daß man einen Wagen hat, in dem man komfortabel essen kann, einen andern, in dem man Matratzen, Kissen und Decken zum Schlafen findet — mein Herz, was willst du noch mehr? Den genannten vier Hauptexzellenzen steht außerdem noch ein Salonwagen zur Verfügung; da sich die Zahl der Mitreisenden durch Einladungen in Damaskus, denen man nicht aus dem Wege gehen konnte, schließlich fast um das Doppelte vermehrt hat, so werden vier Personen- und ein Speisezug abgelassen.

Und unter dem brausenden Jubel der Tausende und Abertausende von Zuschauern, unter dem Klange des Hamidiemarsches, der von der Marinekapelle in unserem Zuge angestimmt und von den Militärkapellen längs des Perrons aufgenommen wird, fahren wir in den lachenden Morgen hinaus, lassen das weiße Häusermeer der Stadt mit seinen Kuppeln und Minarets, die leuchtendgrüne Oase des Wadi Barada, den mächtigen Hermon, dessen Gipfel noch hier und da Schnee deckt, hinter uns und sind bald in der weiten, endlosen Steppe, über die her jene wunderbare prickelnde Luft zu uns streicht, die niemand vergessen wird, der einmal seinen Fuß in die Wüste oder an ihren Rand, die Steppe, gesetzt hat.

In die Wüste hinein an den Fuß fast des Sinai — per Bahn! Ist es denkbar? Kann es etwas Wunderbareres geben? Stellt es nicht die Mischung von Orient und Occident, von Urgeschichte und Neuzeit als vollendete Tatsache dar? Mit Dampfkraft am Hauran vorbei, nach Edrei, wo Moses König Og von Basan schlug, nach Rabbat-Ammon, wo Joab die Ammoniter besiegte, vorbei an Hesbon, der Stadt der Amoriter, an Kir-Moab, der Stadt der Moabiter, „deren Herrlichkeit zunichte geworden ist“, hinab zum Berge Nebo, von wo Moses das ganze Land bis an das äußerste Meer schaute, vorbei an Kades-Barnea, von wo aus die „zwölf Kundschafter“ ihre vierzigtägige Reise in das Land antraten, „wo Milch und Honig fließt“, hinunter nach Ma'an, der alten Feste der Maoniter — wahrlich, während der dreißig Stunden Bahnfahrt wirbelte mir diese Mischung von Urzeit und Neuzeit, Orient und Occident durch den Kopf!

„Gottes ist der Orient,
Gottes ist der Occident,
Öst- und westliches Gelände
Ruht im Frieden seiner Hände!“ . . .

In der Ferne einige Kilometer westlich von uns tauchen hin und wieder Telegraphenstangen und kleine Wärterhäuser auf — sie gehören der französischen Konkurrenzbahn an, die sich von Hama (südlich Aleppo), im Norden über Damaskus nach Meserib



Gebet für den Sultan-Khalifen.

im Süden hinzieht und ihre Existenzberechtigung nur durch ihre Zweiglinie nach Beirut erhält. Wir eilen an frischen Oasen vorüber, an Feldern mit Mais, an Hainen von Oliven-, Feigen- und Karubenbäumen, an Zäunen von Kakteen, deren köstliche gelbe Früchte zum Genusse einladen, vorbei an Karawanen von Kamelen, an

Herden von Ziegen; hier jagt ein Rudel Gazellen vorüber, als wollten sie einen Wettlauf mit uns versuchen und weiterhin fliegt ein Volk Rebhühner auf, das das Schnauben unserer Maschine aufgestört. Alle Stationen sind festlich geschmückt, überall haben sich die Steppenbewohner zusammengefunden, uns zu begrüßen: Padischahim tschok yascha! (Lange lebe der Padischah!) schallt es überall. Ist es diese Begrüßung oder ist es die köstliche Luft, die wir atmen, oder die Erwartung, das Erhebende, Ungewöhnliche unserer Reise; es bemächtigt sich unserer selbst eine Feststimmung, eine Art Ausgelassenheit, die bald allen Unterschied in Religion, Rasse und Rang verschwinden macht und uns Leute, die noch vor einer Stunde Fremde waren, wie alte Freunde erscheinen läßt.

Man war freundlich genug gewesen, in meinem Abteil einigen der Bahningenieure Plätze anzuweisen, so daß ich schon während der ersten Stunden der Fahrt interessante Einzelheiten über den Bau und Betrieb erhielt; die Herren waren ebenso zuvorkommend und rückhaltslos in ihrer Belehrung, wie sie in ihrer Unterhaltung überhaupt und ihrem ganzen sonstigen Benehmen liebenswürdig und gentlemanlike waren — man merkte, daß sie eben noch Neulinge und noch nicht in jene unangenehme Selbstüberhebung verfallen sind, welche im Orient oder in Kolonien tätige fremde Bahningenieure fast allgemein, bewußt oder unbewußt, zur Schau tragen und welche den Umgang mit ihnen schwierig oder jedenfalls unerquicklich macht. Psychologisch ist diese hohe Einschätzung des eigenen Ichs und die Art, wie sie zum Ausdruck kommt, ja sehr leicht erklärlich: dem fremden Ingenieur, der nach dem Orient oder nach sonstigen Gegenden berufen wird, in denen die Bevölkerung auf einer kulturell niedrigeren Stufe steht, wie das meistens der Fall ist, wird von ihr eine gewisse scheue Ehrfurcht entgegengebracht, eine Deferenz bewiesen, die zum Teil allerdings seinem Können gilt, aber zum größten Teil auf recht materiellen Gründen — Hoffnung auf Nutzen, Furcht vor Schaden — beruht, die aber den berechtigten Stolz in seine durch hartes Studium, durch Fleiß und Energie mühsam erworbene verantwortungsvolle Stellung in Überhebung verwandeln und oft die Ursache sind, daß ihm sein wirklich großer Einfluß, seine Machtfülle, sein im Verhältnis zu den lokalen Lohnsätzen gewöhnlich sehr hoch bemessenes Gehalt zu

Kopfe steigen; er vergißt daher nur zu oft, daß er Vorgesetzter oder Respektsperson außer für seine Angestellten und Arbeiter nur für wenige Menschen, wie etwa für einheimische Lokalbehörden, ist und übersieht, daß er als Pionier des Verkehrs nur für sie eine Größe bedeutet. Übrigens gilt das Gesagte ebensogut für die Verkehrsbeamten, die sich auch gerne auf den Übermenschen hinausspielen, statt sich jenes Taktes zu befleißigen, der den Angehörigen einer Nation gegenüber, die einen als Lehrmeister berufen oder der man zum Lehrmeister aufgedrängt worden ist, und ganz besonders den besseren Klassen dieser Nation gegenüber fast eine conditio sine qua non, wenn nicht für den augenblicklichen Erfolg, so doch für bleibende Resultate ist. Und ich glaube nicht ganz fehl zu gehen, wenn ich z. B. einen gewissen Teil der heutigen Reibungen und „Unstimmigkeiten" in Mazedonien und Rumelien diesem Mangel an Takt gerade seitens der Eisenbahner zuschreibe, durch den manche Kreise der Bevölkerung sich verletzt gefühlt haben — womit ich natürlich nicht meine, daß sie für das Treiben der Komitadjis verantwortlich sind — ist einmal ein solches Gefühl aufgetaucht, dann werden allzu leicht Schlüsse auf die Fremden im allgemeinen gezogen. Ausnahmen unter den Eisenbahnern, besonders unter den Ingenieuren, gibt es allerdings in anerkennenswertem Maße.

Selbst ihr im allgemeinen äußerst stark entwickeltes Zusammengehörigkeitsgefühl — ihr Korpsgeist — das ja an sich etwas höchst Preisenswertes ist, erhält so durch das Auftreten einer großen Mehrzahl ihrer etwas Verletzendes, Aggressives, so daß man beinahe annehmen könnte, ihr Motto wäre: „Uns kann keiner!"

Glücklicherweise ist von diesem Geiste, wenigstens bis jetzt, bei der Hedjasbahn nichts zu spüren.

* *
*

Um Mittag langen wir in Derâa, dem alten, schon von Moses erwähnten Edrei, an, das einen der wichtigsten Orte der Linie bilden wird, denn hier soll die zukunftsreiche Bahn Haifa—Jordan—Meserib in die Hauptstrecke einmünden, sobald die im Bau begriffene Sektion jenseits des Jordans fertiggestellt ist, was man in neun

Monaten zu erreichen hofft. In Derâa ist längerer Aufenthalt, denn Drusen aus dem Hauran, Beduinenscheichs der Beni-Obed und Beni-Hassan, die Lokalbehörden von Scheich-Saad sind erschienen, um dem Vertreter des Sultan-Khalifen ihre Ehrfurcht zu erweisen — eine bunte, wogende Menge! Sie sind auf Kamelen gekommen,



Unterwegs: Große und Kleine, Gewaschene und Ungewaschene auf einer Station.

auf Pferden, auf Maultieren und auf Eseln, in wallenden, farbigen Gewändern, in Burnus, in Stambulina, in Fes und in Turban, die Gesichter gebräunt von der Glut der Sonne, von Staub und Wind, mit dunkelen Bärten und scharfgeschnittenen Zügen, die gleichen Typen wie die, die einst vom Sinai heraufzogen, um das Land der Kanaaniter zu erobern. Nachdem jeder sein Sprüchlein gesagt und

alle Salaams erschöpft sind, gruppiert man sich, und die unvermeidliche Kamera tritt in ihre Rechte ein.

Der Zug hat sich kaum in Bewegung gesetzt, als auch schon das Haltesignal erklingt und gleich darauf ein lauter Schrei an unsere Ohren tönt — was ist geschehen? Ist jemand überfahren worden? Bei der geradezu kindlichen Unvorsichtigkeit und Unkenntnis der Eingeborenen nicht etwas Unwahrscheinliches! Aber unsere Aufregung legt sich bald, als wir die fluchende Stimme



Unterwegs: Die „Fantasia" der Beduinen.

unseres Ingenieurs vernehmen, der den Ehrendienst bei unserem Zuge versieht, und wir gleich darauf einen pudelnassen Jüngling vorbeirennen sehen, dessen triefender Burnus auf ein unfreiwilliges Bad schließen läßt.

„Was gibts?" — „Der schwarze Hund wollte gratis und uneingeladen mitfahren und hatte sich zu dem Zwecke in dem Wasserbehälter — bitte, meine Herren, in Ihrem Trinkwasserreservoir! — verborgen; nun ist der Tank glücklicherweise so voll, daß der Schädel des Burschen notgedrungen über der Seite hervorragte.





Die Ruinen von Rabbat-Ammon.

Na, ich den sehen, das Haltesignal geben, den Kerl packen, ihm ein paar kräftige Ohrfeigen verabreichen und ihn über die Seite des Behälters zur Erde expedieren, war eins. Eigentlich hätt' ich ihn aufhängen sollen — natürlich nur zum Trocknen!"

Schallendes Gelächter folgt den Worten des Ingenieurs, und die Heiterkeit wird noch größer, als man sieht, mit welcher Schadenfreude und Spott seine Kameraden den verunglückten Passagier empfangen. Übrigens ist dies nicht der einzige Fall, wo das Zugspersonal sich energisch gegen Eindringlinge zu wehren hatte, die alle die Feierlichkeit bei Ma'an mitmachen wollten. Weiter unten haben sich Leute an den Zug angehängt, sind auf die Puffer gestiegen, ja an einer Stelle versuchten vier oder fünf den Zug festzuhalten, indem sie die Kuppelung mit den Händen packten und sich mit den Füßen gegen den Boden stemmten!!

Wie schon gesagt, scheint Derâa einer der wichtigsten Plätze des Ostjordanlandes werden zu sollen — daß es das schon einmal war, dessen werden wir eben jetzt, wie sich der Zug wieder in Bewegung setzt, inne; denn wir erblicken die Ruinen einer uralten Wasserleitung römischen, vielleicht sogar älteren Ursprungs, die zu einer noch heute ziemlich wohlerhaltenen Zisterne führt, die nun von der Bahnverwaltung ausgebessert und ihrem Zwecke zurückgegeben werden soll; sie hat ein Fassungsvermögen von 160 000 Litern, was darauf schließen läßt, daß hier einmal ein großes Gemeinwesen blühte. Übrigens finden wir in verschiedenen Gegenden des vom Schienenweg durchquerten Gebietes ähnliche Wasserbehälter, so zum Beispiel in Katraneh; dieser faßt allerdings nur etwa den vierten Teil des vorigen, ist aber so gut erhalten, daß man annehmen könnte, er wäre erst vor einigen Jahrzehnten erbaut; selbst der Wasserzufluß funktioniert noch heute wie vor 2000 Jahren!

Auf einer der Zwischenstationen, wo kurzer Halt zum Wasserfassen gemacht wird, sehen wir plötzlich hinter einer Bodenerhebung eine ungeheure weiße Staubwolke sich erheben, aus der bunte Gewänder hervorschimmern, glitzernde Lanzenspitzen und gleißende Schwerter herausblitzen — das ist ein Beduinenstamm hoch zu Roß, der uns zu begrüßen herbeieilt. Wohl über hundert Reiter auf schäumenden Gäulen kommen herangesprengt, jagen vorbei, schwenken, kommen zurück, stürzen uns entgegen, umkreisen uns und halten endlich mit einem schallenden Tschok yascha! direkt

vorm Zuge — dann öffnen sich die Reihen, zwei, drei der Reiter galoppieren in die Mitte, springen im vollen Galopp aufrecht in den Sattel, schwingen ihre Lanzen oder Schwerter, stoßen ihre gellenden Schlachtrufe aus, kreisen, drehen, wenden, um plötzlich in dem aufregenden Schauspiel, von anderen abgelöst, ebenso rasch zu verschwinden, wie sie erschienen sind — das ist die berühmte „Fantasia" der arabischen Stämme, die nur bei ganz besonders feierlichen Anlässen aufgeführt, überall bekannt ist, wo der Wüstenaraber noch Herr ist, d. h. von den syrischen Steppen im Osten bis zu den maurischen Riffen im Westen.

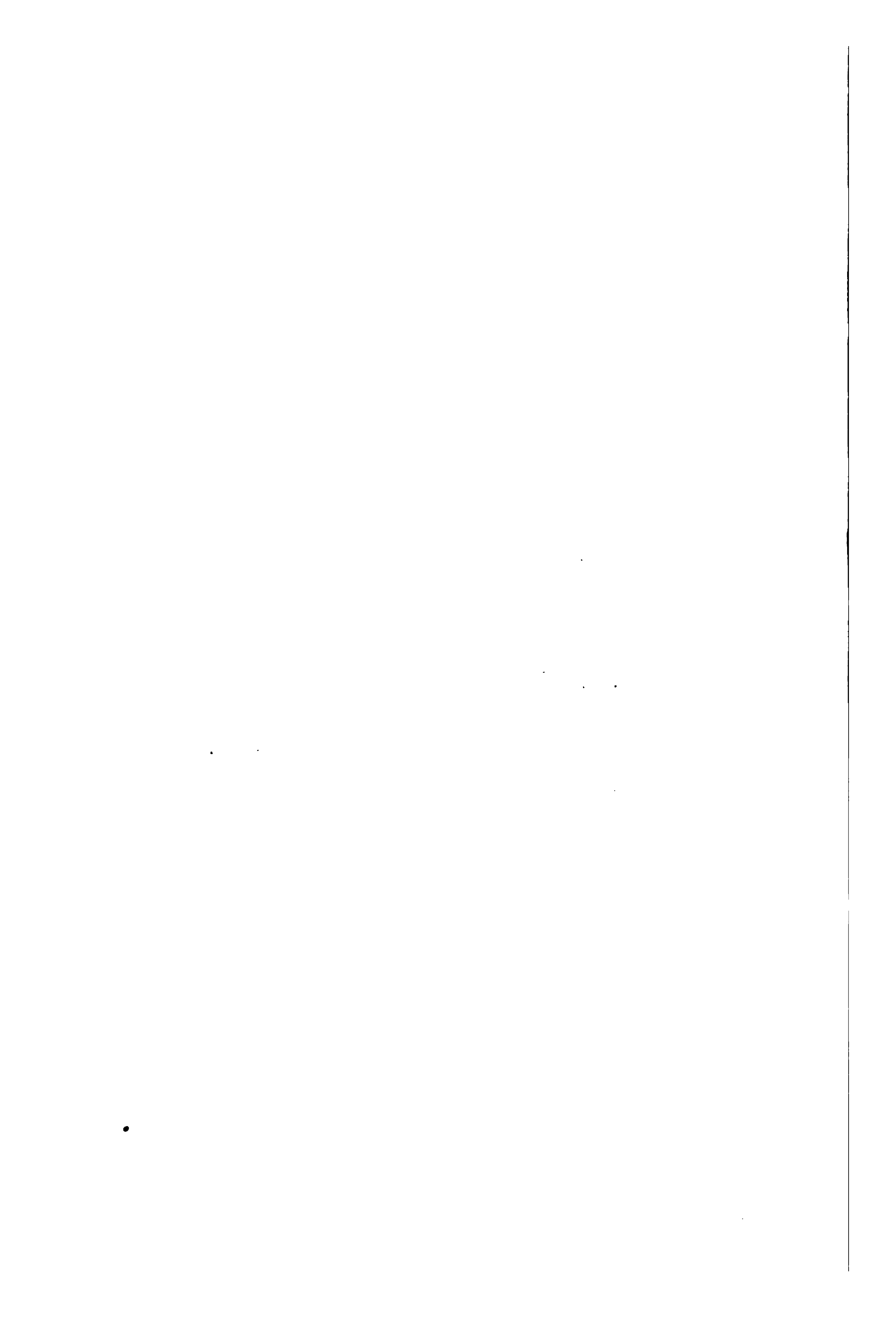
Unsere nächste Station ist Ammân, das alte, häufig in den Geschichtsbüchern des Alten Testamentes erwähnte Rabbot-Ammon und spätere Philadelphia; die Ruinen des einst gewiß recht prächtigen Theaters und der Burg fordern noch heute zur Bewunderung heraus und beweisen uns, wie hoch entwickelt und bedeutend auch der Zahl nach die Bevölkerung von Ammon seinerzeit gewesen sein muß.

Von Ammân aus führt eine ziemlich direkte Straße über den Jordan und Jericho in zwei bequemen Tagereisen nach Jerusalem.

Gegen Abend taucht vom Glanz der untergehenden Sonne, wie von einem Glorienschein umsäumt, am westlichen Horizont ein die umliegenden Höhenzüge um einige hundert Meter überragender Berggipfel auf; ins Gedächtnis zurück kommt ein alter vertrauter Name, der an den ersten Unterricht des Knaben in der Bibelgeschichte erinnert, und an den eine der ergreifendsten Episoden des Alten Testaments geknüpft ist — — „Und der Herr sprach zu Moses: „Siehe, dies ist das Land, das ich Abraham, Isaak und Jakob geschworen habe. Du hast es mit deinen Augen gesehen, aber du sollst nicht hinübergehen" — wer kennt sie nicht, diese Worte des zürnenden Jehova zu seinem auserwählten Werkzeug, zu dem Manne, „den er erkannt hatte von Angesicht zu Angesicht", und den er begrub im Lande der Moabiter am Berg Nebo? Ja, wer fühlte nicht, daß es sich nur um diesen Berg handeln könnte?! Man genießt tatsächlich von seiner Spitze einen umfassenden Rundblick auf das ganze Gebiet vom Toten Meer über den Jordan hinauf nach Judäa, Samaria und Galiläa, ja bis zum Karmel und dem Hermon! Eine Quelle, die auf dem Berge Nebo entspringt,

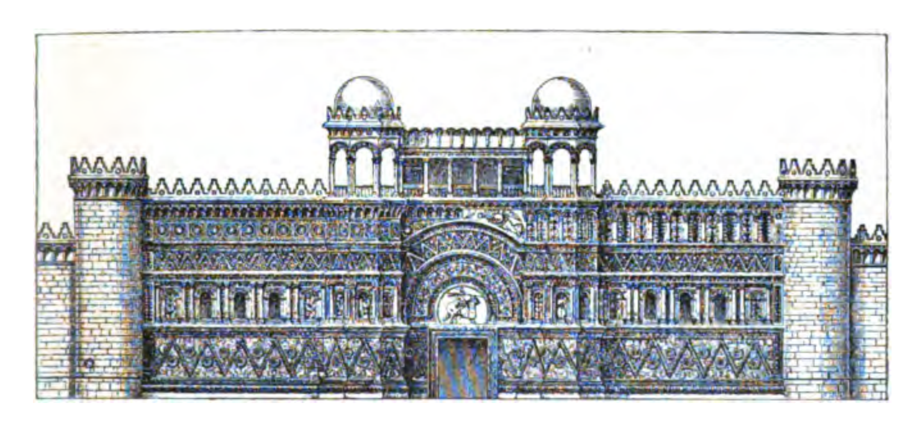


Die Mosesquelle am Berg Nebo.



wird noch heute im Volksmund Aïn-Mussa, d. h. Mosesquelle, genannt, und zwar knüpft sich an sie die arabische Legende, daß Moses, als er vom Herrn auf den Berg geführt ward, unterwegs durstig geworden und am Fuße angelangt, auf Gottes Geheiß mit seinem Stabe an den Felsen geschlagen habe, worauf dann sofort jene Quelle hervorgesprudelt sei.

Gerade auf der gleichen Höhe mit dem Nebo, aber östlich der Bahn, nahe der Station Djiseh liegt der kleine Ort M'schatta, von wo die berühmte Tempelfassade stammt, die dem Ruinenfelde dort entnommen, vom Sultan dem Kaiser zum Geschenk gemacht wurde und die heute das Kaiser Friedrich-Museum in Berlin schmückt.



Die Tempelfassade von Mschatta.

Früh am nächsten Morgen, unweit der Station Djorf-el-Derwisch kreuzen wir die uralte Pilgerstraße, die wir für einige Zeit verlassen hatten und befinden uns wieder auf einem Stück Boden, der eng mit der Urgeschichte der Israeliten verknüpft ist: nicht nur die Bibel, nicht nur die Tradition, sondern ebensowohl die Forschung und der Boden selber bezeichnen uns mit mehr oder minder großer Genauigkeit die Straße, welcher das Volk unter der Führerschaft Mosis auf der vierzigjährigen Wüstenwanderung folgte; noch heute existierende Namen, wie Máan, Kadesbarnea, Asiongaber, ebensogut wie die keinem Wechsel unterworfenen Täler und Flußbetten, die den Weg vorschrieben, erlauben uns, den Marsch zu rekonstruieren.

Und heute durcheilen wir auf Schwingen des Dampfes jene Steppen in wenigen Stunden! Ich sage mit Vorbedacht Steppen, denn der Ausdruck Wüste ist unzutreffend; ist auch nach und nach der Charakter der Landschaft, die wir durchquert haben, einförmiger, öder geworden, als zum Beispiel nördlich von Ammân, so bewahrt sie sich dennoch vollständig die Eigenart der Steppe: die Bebauungsfähigkeit. Die Luft ist köstlich — rein und erfrischend, wie Bergluft, trocken wie Wüstenluft, die Sonne wird daher nicht lästig empfunden und nur die verhältnismäßig starke Abkühlung in den frühen Morgenstunden ruft einem die Tatsache ins Gedächtnis, daß wir uns auf den Breitengraden des Roten Meeres befinden. Eigentlicher Wüste begegnen wir erst südlich von Máan und auf der Sinaihalbinsel selbst.





„Station Ma'an!"

[Der Festplatz. – Die großen Ungewaschenen. – Die Einweihung. – Die Reden. - Die Parade. – Diner und Feuerwerk. – Auch eine Festbetrachtung. - Ein historischer Rückblick.]

So ist denn der große Tag angebrochen, dieser erste September des Jahres 1904, der 20. Tag des 2. Djumadi-Monats des Jahres 1322 der Hedjra, der eines der bedeutendsten Kulturwerke des neuen Jahrhunderts, die Fertigstellung der ersten großen Etappe auf dem gewaltigen Schienenweg verherrlichen soll, den der Khalif von Stambul den Rechtgläubigen der ganzen Welt gewissermaßen als Geschenk darbringt — zugleich der Jahrestag seiner Thronbesteigung: welcher Tag könnte wohl passender dafür sein? Wir sind gestern Nachmittag auf dem weiten, flachen Hochplateau (1070 Meter über dem Meere) angekommen, an dessen westlichem Abhange in einer Schlucht vom Grün der Feigen- und Olivenbäume halbverdeckt, um die Ufer eines Flüßchens gruppiert, die aus Lehmziegeln erbauten Häuser von Alt- und Neu-Ma'an liegen, Städtchen von zusammen etwa 2—3000 Einwohnern, deren Anzahl jetzt in stetem Zunehmen begriffen ist. Die weite, sonst so öde Steppe bietet heute einen Anblick dar, den man nicht so leicht vergißt. Eine Stadt aus Baracken und Zelten aller Arten und aller Größen ist um die Geleise herum entstanden, auf denen unsere Züge stehen, und die den Mittelpunkt des Treibens bilden. Da sehen wir auf der einen Seite die grauen Zelte der Truppen: mehrere Bataillone Infanterie und Ingenieure, einige Batterien Artillerie und etwas Kavallerie, darunter verschiedene Vertreter des in der Bildung begriffenen Kamelreiterkorps; auf einer anderen Seite stehen die

niedrigen, unheimlich aussehenden Zelte der Beduinen aus schwarzem Kamelhaar, vor denen nicht minder unheimlich aussehende Familienväter Kaffee kochen; gegenüber in weitem Umkreise die weißen riesigen Staatsmarkisen, die teils als Empfangssalons, teils als Speisesäle dienen sollen; an sie sich anschließend finden wir kokette kleine Zelte für solche Mitglieder unserer Reisegesellschaft, die einmal das Wagendach mit einem Leinwanddach über sich vertauschen möchten. Ja, selbst an die Errichtung eines Post- und Telegraphenzeltes hat man gedacht. Und überall, ringsum, vor uns, hinter uns, Fahnenstangen mit Wimpeln und Fähnchen und Laubgewinden; in der Mitte ein großer freier Platz, wo Truppenschau abgehalten werden soll. Hier wie an verschiedenen Punkten der Peripherie, fern vom Lager, erblickt man leichte Holzgerüste, die dem Eingeweihten pyrotechnische Genüsse für den Abend versprechen, während sie von den Eingeborenen mit mißtrauischen Augen gemustert werden. Das Bild würde nicht vollständig sein, wenn ich nicht noch als wirksamer Staffage im Hintergrunde gen Süden der mächtigen Bogen der im Bau begriffenen Eisenbahnbrücke erwähnte, die die Schlucht von Ma'an überspannen soll.

Es ist 6 Uhr morgens; die Sonne ist vor kurzem aufgegangen und hat die schon fühlbare Kühle der frühen Stunden vorm Tagesgrauen rasch besiegt; vom Lager her schallen die Klänge der Marinekapelle, die wir von Konstantinopel mitgebracht, und die nun die Truppen auf den Festplatz geleitet; von allen Seiten strömen Geladene und Ungeladene herbei, Gewaschene und Ungewaschene — ja, und besonders viele von diesen letzteren: ich verfüge schon über eine ziemliche Reihe von orientalischen Erfahrungen, so daß ich sagen möchte, mir wäre in diesem Punkte nichts Menschliches fremd, aber hier habe ich doch erstaunen müssen auf der einen Seite über die naive Unverfrorenheit der sehr wenig appetitlich aussehenden und noch weit weniger appetitlich riechenden Wüstensöhne, mit der sie sich unter die goldstrotzenden Würdenträger und Offiziere mischten, und auf der anderen Seite über die Gelassenheit und Selbstverleugnung, mit der diese die Annäherung über sich ergehen ließen; denn wirklich, es gehört Selbstverleugnung dazu, in der glühenden Sonnenhitze stundenlang neben einem sich krauenden und juckenden Beduinen zu stehen, dessen Körper und Kleider ein Gemisch von Düften ausströmen, die ihren Ursprung ranzigem

Das Weihegebet in Ma'an.

Öl, feuchten Bockshäuten und gedörrtem Kamelsmist, ihrem Feuerungsmaterial, nebst unendlicher Unreinlichkeit verdanken.

Auch wir machen uns nach beendeter Toilette, die so sorgfältig ist, wie es die Umstände erlauben, auf den Weg. Um 12 Uhr nach türkischer Zeit, das heißt also um 1/27 Uhr morgens um diese Jahreszeit, erscheint der Vertreter Sr. Majestät, Staatsrat Turkhan Pascha, mit Gefolge auf dem Festplatz; die Truppen präsentieren, die Musik spielt den Hamidiemarsch, alle Welt macht den Salaam und die Zeremonie beginnt. Zunächst tritt der Abgesandte des Großscherifs von Mekka, der Imam von Medina vor, der die lange Reise durch die Wüste nicht gescheut hat, um ein feierliches Gebet für den Sultan-Khalifen und seine Regierung zum Himmel emporzusenden. Darauf folgt die Rede des Tages durch Turkhan Pascha; in wohlgesetzten Worten weist er auf die segensreichen Wirkungen der Eisenbahnen im allgemeinen und in der Türkei im besonderen hin, geht dann auf die speziell der Initiative Sr. Majestät zu verdankende Bahnlinie über, welche die heiligen Orte des Islam in nähere Verbindung mit den übrigen Teilen des Reiches bringen soll und zollt schließlich allen jenen, welche an dem großen Werke tätig gewesen sind, lebhafte Anerkennung, sie können der ewigen Dankbarkeit des Herrschers gewiß sein! Seine Rede klingt in ein Hoch auf den Padischah aus. Unter den vielen folgenden mögen nur erwähnt sein diejenigen des Emirs Ali Pascha, Sohnes des berühmten Abdul Kader, der im Namen seiner Vaterstadt Damaskus sprach, des Marschalls Kiassim Pascha, des Kommandanten der Bahnlinie, der ihre Wichtigkeit vom militärischen Standpunkte aus hervorhob und in äußerst loyaler Weise der Verdienste des Chefingenieurs Meißner und seiner Beamten, sowie sämtlicher Offiziere und Mannschaften gedachte, sowie schließlich des Imams von Medina, einer langen eine Stunde währenden arabischen Ansprache, die, wie Kenner mir versicherten, an Eleganz, Gelahrtheit und Frömmigkeit mit den hinterlassenen Reden der klassischen Schriftsteller des Islam wetteifern konnte. Meine Uhr zeigte elf, als der letzte Redner sein Sprüchlein gesagt. Endlich hält Turkhan Pascha noch Empfang ab, wobei sich die genannten Ungewaschenen in hervorragender Weise beteiligen und manche der nach üblicher Weise gereichten Süßigkeiten verschwinden in den weiten Taschen ihrer schmierigen Burnusse.

Der zweite Teil der Feier spielt sich gleich darauf auf dem erwähnten freien Platz ab: die Truppenparade und die sich daran anschließende Verteilung der eigens zur Erinnerung an diesen Tag gestifteten Medaille. Diese Feierlichkeit ist eine der rührendsten, deren ich je beigewohnt habe; bei ihr kommt so recht jenes eigentümliche, alte patriarchalische Verhältnis zum Vorschein, das noch heute sämtliche Grade der Armee Sultan Abdul Hamids mit einem festeren Kitt zusammenhält, als alle Disziplin es vermag. Die Truppen sind in einem offenen Viereck aufgezogen, an dessen einer schmalen Seite sich Turkhan Pascha mit Gefolge befindet; die Verteilung spielt sich nun folgendermaßen ab: ein Name wird aufgerufen, der Mann tritt vor und präsentiert; der Vertreter des Souveräns, unterstützt von zwei Generälen, befestigt ihm die kleine, aus weißem Metall gefertigte Medaille am grünen Bande am Waffenrock und übergibt ihm die Urkunde, die der Soldat ehrfurchtsvoll an Stirn und Lippen führt — zur Entlassung Kommende erhalten gleichzeitig ihre Entlassungspapiere — und jedem Manne sagt Turkhan Pascha einige freundliche Worte, ja, solche, die ihm als besonders tüchtig und treu bezeichnet werden, umarmt und küßt er. Da habe ich nun über manche bärtige Reservistenwange Tränen laufen sehen, in den Augen aber Aller glänzte ein feuchter Schimmer, wie sie stolz, hocherhobenen Hauptes in Reih und Glied zurücktraten. Unter diesen 2000 Mann war auch nicht einer, der nicht ohne Zögern seinen Kopf dem Vertreter des Herrschers zu Füßen gelegt hätte, wäre es von ihm verlangt worden . . . .



Endlich um Mittag, nachdem wir $5^1/_2$ Stunden in der Sonne gebraten haben, ist die eigentliche Feierlichkeit vorüber, und wir folgen der liebenswürdigen Einladung der Bahningenieure zu einem solennen Frühstück im Städtchen; zu Esel, zu Pferde und zu Kamel traben wir hinaus und kehren nicht heim, bis es Zeit ist, wieder zum Diner Toilette zu machen. 460 Personen sitzen wir zu Tische, der Hauptteil in Zelten, bevorzugte, von Turkhan Pascha besonders Geladene in seinem Speisewagen, denn unsere Reisegesellschaft hat sich vermehrt wie eine rollende Lawine. Menü einfach, aber vor-

züglich zubereitet; wie sehr man sich auch um Details gekümmert, dafür ist der beste Beweis der, daß bis zum letzten Augenblick das Eis auf unserem Tisch nicht gefehlt hat.

Während des Mahles erhebt sich Turkhan Pascha und überreicht den geladenen Nichtmilitärs, darunter auch mir, mit einigen verbindlichen Worten im Namen Sr. Majestät die Erinnerungsmedaille.



Bild 15. Wie wir selband' in's Städtchen ritten.

Und nach dem Diner Feuerwerk. Ich habe schon manchen pyrotechnischen Veranstaltungen, zum Beispiel den Riesenfeuerwerken von Jildis-Kiöschk zu Ehren des Kaisers vor sechs Jahren beigewohnt, aber ich glaube, etwas Ähnliches wie im Wüstenort Ma'an am 1. September des Jahres des Heils 1904 noch nicht gesehen zu haben! Das Feuerwerk begann um $8^1/_2$ Uhr und endete nicht vor Mitternacht; außer den Dutzenden von Holzgerüsten auf

dem Paradeplatz, wie angedeutet, hatte man auch an verschiedenen Punkten um das Lager herum in Entfernungen bis zu einem Kilometer Stationen zur Abbrennung von Raketen und Feuerkugeln, die nach dem gemeinsamen Mittelpunkt zu abgelassen wurden, errichtet, so daß wir uns zeitweise in einem wirklich beängstigenden Feuermeer befanden und das Geknatter geradezu betäubend wurde. Es war ein feenhafter, berückender Anblick, der bei der klaren Luft und der tiefdunklen Bläue des Himmels, aus der nur die Sterne hervorblitzten, um so eindringlicher wirkte.

Auf die Naturkinder der Wüste äußerte die Leistung Majors Hamdi Bey, des Leiters, allerdings eine andere Wirkung: sie glaubten nicht anders, als daß es sich um einen Angriff auf ihr Leben handle, und warfen sich auf ihre Pferde, um raschestens zu entfliehen; lange dauerte es, bis man sie beruhigt hatte.

* *
*

Einen großen Tag nannte ich den heutigen — ob wohl alle das empfunden haben? Alle diese Großen und Kleinen, alle die Hohen und Niedrigen, die hier versammelt sind?

Ich für meinen Teil habe mir redliche Mühe gegeben, recht feierlich und gehoben, oder wie man vor hundert Jahren gesagt haben würde, bedeutend zu empfinden, aber es scheint mir, als wäre es mir ähnlich ergangen, wie es mit sonstigen Ereignissen zu sein pflegt, denen man lange entgegengesehen hat, die man sich in der Erwartung immer so herrlich ausmalt und die dann bei ihrem endlich erfolgten Eintritt immer so herzlich enttäuschen.

Ob die Schuld dafür an mir gelegen hat . . . . . am äußeren Apparat . . . . am Milieu . . . . oder an der Sache selbst . . . .?? Jedenfalls tut es mir leid, daß es so gewesen ist! Aber Begeisterung ist weder Kauf- noch Kommandoware. Wenn ich mich auch geärgert habe, daß ich nicht in „Stimmung" kommen konnte, so hat das schließlich meiner Überzeugung von der weittragenden Bedeutung des heute eingeweihten Werkes keinen Abbruch getan.

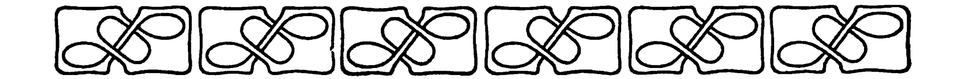
Und das ist ja die Hauptsache. — — —

* *
*

Das heutige Ma'an steht auf der Stelle der in der Bibel erwähnten Feste der Maoniter, und daß das ganze umliegende Gebiet eng mit der Urgeschichte der morgenländischen Zivilisation verknüpft ist, das beweisen sowohl die wenige Stunden entfernt liegenden prächtigen Ruinen des alten Petra, im Alten Testament Sela genannt (was dasselbe bedeutet und woraus im Lauf der Zeit die Bezeichnung Steiniges Arabien entstanden ist), das noch bis ins fünfte Jahrhundert n. Chr. eine nicht unbedeutende Karawanenstadt war, wie auch die jetzt im Laufe der Bahnarbeiten bloßgelegten Überreste einer anscheinend bisher unbekannten griechischen oder römischen Niederlassung, in der besonders die Reste eines gewaltigen Gebäudes auffallen, das ein Amphitheater gewesen zu sein scheint. In der Nähe befindet sich ein isolierter Hügel, den die Beduinen als Grab Arons bezeichnen. (Übrigens gibt es eine ganze Anzahl von Bergen, Tälern und Flüssen in jenen Gegenden, die alle in ihrem Namen an Persönlichkeiten der Bibel erinnern.)

Nach dem Zerfall der römischen Weltherrschaft blühte Ma'an noch Jahrhunderte hindurch als willkommener Stützpunkt für die mit dem Aufflammen des Islam neu erwachte Energie der Stämme der arabischen Halbinsel und ihres kriegerischen, sowohl wie später kommerziellen Verkehrs mit Bagdad und Damaskus. Erst als die Vorherrschaft des Islam den Arabern entglitt und dessen Schwerpunkt von Vorderasien immer mehr westwärts verlegt wurde, verlor Ma'an seine Bedeutung, zu der es nun durch Sultan Abdul Hamids Machtwort neu erweckt werden soll.





Entstehungsgeschichte, Bau und Bedeutung der Bahn.

[Das Regierungsjubiläum des Sultans. – Projekte, Vorbereitungen und Schwierigkeiten. – Die Libanonbahn. – Der Bau: Auler Paschas Bericht. – Die kulturelle Bedeutung der Bahn. – Der Bericht des deutschen Konsulats in Beirut. – Abschied.]

Ein Silberjubiläum zu feiern, von welcher Art immer es auch sei, ist verhältnismäßig wenigen Sterblichen beschieden, wem aber eine gütige Vorsehung diese Genugtuung beschert, der wird von seinen Mitmenschen gewöhnlich als vom Himmel besonders begnadet betrachtet, mag er nun aus eigener Kraft ein Lebenswerk geschaffen oder mag ihn nur die Zeit in ihrem natürlichen Laufe unmerklich und sanft jenem Augenblick entgegengeführt haben, in jedem Falle aber beeifern sie sich, ihre Teilnahme an seinem Ehrentage ihm auf eine geeignete Art zu beweisen, während der Jubilar selber es als Pflicht empfindet, seiner Dankbarkeit gegen den Himmel einen greifbaren Ausdruck zu geben. So selten nun die Veranlassung zu einer solchen Feier bei gewöhnlichen Sterblichen eintritt, so scheint sie doch Jenen, so da wandeln auf der Menscheit Höhen, verhältnismäßig noch seltener beschieden zu sein — wenn sie dann aber einmal eintritt, so hat der betreffende hohe Herr umsomehr die Pflicht, weil der Kreis seiner Verantwortung größer, seine Dankbarkeit in ganz außergewöhnlicher Weise zu dokumentieren. Sr. Majestät dem Sultan Abdul-Hamid II. nun war vor wenigen Jahren jene schöne Feier und damit auch jene schöne Verpflichtung beschieden — daß er diese voll erfaßt hat und ihr voll gerecht zu werden erstrebt, das sollen die nachstehenden Seiten darzutun versuchen.

Der gegenwärtige Herrscher der Türkei, geboren den 22. September 1842 (16. Schaban 1258 der Hedjra) bestieg den Thron am 1. September 1876 als der 34. Sultan aus dem Hause Osman und feierte demgemäß im Jahre 1901 sein fünfundzwanzigjähriges Regierungsjubiläum — nur neun seiner Vorgänger haben ebensolange oder länger geherrscht. Der Tag wurde damals im ganzen Reiche festlich begangen und auch die fremden Souveräne nahmen an der Feier Anteil, indem sie besondere Abordnungen an den Hof des Jubilars entsendeten, um ihm ihre Glückwünsche zu überbringen. Aber diese Glückwünsche vom Inland und vom Ausland, persönlich, schriftlich oder telegraphisch ausgedrückt, militärische und sonstige Festlichkeiten waren Augenblickskundgebungen, die mit dem Tag, der sie brachte, auch verschwanden; ein so ungewöhnliches Ereignis mußte, das fühlte jeder, auch in ungewöhnlicher Weise gewürdigt werden — es mußte sich darum handeln, diesen Tag der Nation, nein, der ganzen islamitischen Welt durch ein dauerndes, ein unvergängliches Denkmal ins Gedächtnis zu prägen! Daß dazu die durch das ganze Reich geplanten und, wie ich mich habe persönlich überzeugen können, auch tatsächlich ausgeführten Monumente im Geiste des Koran, wie öffentliche Brunnen, Wasserleitungen, Schulen und Speiseanstalten, nur in beschränktem Maße, weil nur von lokaler Bedeutung, geeignet waren, sah man ziemlich allgemein ein, vor allen der Herrscher selber, bei dem das Bewußtsein seines Khalifentums, seiner Stellung als oberster Schirmherr des Islam auf dem ganzen Erdenrund, so stark ausgeprägt ist und dem es Herzensbedürfnis war, seinen dankbaren Gefühlen für die gnädige Führung des Himmels sichtbaren Ausdruck zu geben.

Nun hatte ihm schon lange der Bau einer Pilgerbahn nach den heiligen Stätten seines Glaubens vorgeschwebt, aber mannigfach waren die Bedenken gewesen, die es verhindert, daß man der Sache näher getreten war. Ich habe da zunächst politische Bedenken im Auge: Frankreich und England sehen bekanntlich in jedem größeren Unternehmen, das innerhalb der Grenzen des ottomanischen Reiches begonnen wird, einen Eingriff in ihre angemaßten „Rechte" und Interessen, das erstere ganz speziell in Syrien, das letztere in Arabien (wie Rußland in Anatolien, Österreich in Mazedonien) und daß ein Schienenweg von Damaskus durch ganz Syrien bis ins Herz von Arabien, der obendrein in absehbarer Zeit nordwärts Anschluß an

die Linie Konstantinopel-Bagdad erhalten dürfte, eine nicht zu unterschätzende Stärkung des politischen und militärischen Ansehens der Regierung im Südosten der Monarchie bedeutet, ließ sich schlechterdings nicht verneinen.

Die zweite Schwierigkeit war die Geldfrage. Die finanzielle Lage der Türkei war bekanntlich nicht glänzend und die Steuerlast, besonders die „indirekte" — um einen euphemistischen Ausdruck zu gebrauchen — stets außerordentlich groß, so daß selbst der gewissenloseste türkische Miquel Bedenken getragen haben würde, sein Heil in einer offiziellen neuen Steuer zu suchen.

Nicht geringe Bedenken verursachte ferner der Mangel jeglichen technisch geschulten Personals, aller erforderlichen Werkstätten und Maschinen, sogar jeder exakten Kenntnis des Terrains, von dem man nur eins wußte: daß alles und jedes erst dorthin geschafft werden mußte, um etwas zu erschaffen. Und endlich die Ungewißheit, in der man über die Aufnahme des Projektes seitens der kapriziösen, einheimischen Bevölkerung schwebte. Daß man obendrein noch mit dem Widerstand und der Böswilligkeit der französischen Libanonbahngesellschaft zu kämpfen hatte, sei nur noch nebenbei erwähnt.

Immerhin war es aller Welt klar, daß mit der Durchführung dieses Gedankens ein Denkmal geschaffen sei aere perennius, das nicht nur würdig des Jubiläums sein würde, das es verherrlichen sollte, sondern auch eins, das unauflöslich mit dem Namen des zweiten Hamid verknüpft sein werde. Da war es nun Isset Pascha, der erwähnte zweite Geheimsekretär des Sultans, der mit dem ihm eigenen Geschick und zähen Energie die Wege zeigte, wie die Ausführung ermöglicht werden könnte. Die einzige — moralische — Unterstützung die er bei seiner unermüdlichen Tätigkeit zur Verwirklichung der Idee seines Herrn erhielt, war das schon von mir im Eingang dieser Gedenkschrift erwähnte Aufflammen des panislamitischen Gedankens, das einen guten Ausgang erhoffen ließ.

So ging man an die Vorbereitungen. Und wurde die Ankündigung des Projektes im Reiche wie im ganzen Islam mit unerhörtem Jubel, mit nie erlebter Begeisterung aufgenommen, so war größer doch noch das Mißtrauen, der Hohn, mitleidiger das Achselzucken in ganz Europa über die Vermessenheit der Türkei! Und ganz besonders wir, die wir längere Zeit im Orient gelebt und den Türken

kennen gelernt zu haben vermeint hatten, sagten und schrieben: Na, das ist denn doch der allergrößte Schwindel, den wir erlebt! . . .

Wir hatten uns getäuscht!

Auf den ersten Aufruf hin gingen sofort aus allen Teilen der mohammedanischen Welt freiwillige Spenden ein; namhafte Summen wurden aus Indien, aus China, von den malaiischen Inseln, vom Kapland gesandt. Die Geldaristokratie des Reiches einschließlich der Vasallenstaaten, allen voran die wohlhabenden Paschas der Hauptstadt blieben selbstverständlich nicht hinter den reichsten Gebern des Auslandes zurück. Schon nach wenigen Monaten konnte man daran denken, Ingenieure zu engagieren, Lieferungskontrakte abzuschließen und die Vorarbeiten in die Wege zu leiten. Man begann da zunächst, die einzelnen Strecken in einer Ausdehnung von 50 bis 60 Kilometern einer Anzahl einander koordinierter Ingenieure und Unternehmer zu übergeben, fand das aber schon nach kurzen Erfahrungen unpraktisch und verpflichtete statt dessen als technischen Oberleiter des Ganzen den deutschen Ingenieur Meißner, der schon längere Zeit in Konstantinopel ansässig war, während gleichzeitig zum administrativen und militärischen Chef des Baues der Marschall Kiassim Pascha mit Sitz in Damaskus ernannt wurde. Ernstlich begannen die Arbeiten im Mai 1901, und zwar von Derâa aus, das 125 Kilometer südlich von Damaskus und östlich des Tiberiassees liegt. Man erlaube mir hier eine kurze Abschweifung.

Der Grund dafür, daß man nicht gleich von Damaskus aus begann, war der, daß man gehofft hatte, sich mit der erwähnten französischen Libanonbahngesellschaft über den Ankauf, wenn nicht des ganzen Netzes, so doch der Strecke Damaskus-Meserib zu verständigen, was damals um so leichter erschien, als die Gesellschaft fast vorm Bankerott stand; die Verhandlungen zerschlugen sich aber an den unsinnigen Forderungen der letzteren, welche, wie alle Welt, an dem Ernst des türkischen Unternehmens zweifelte und sich ihr Monopol wahren zu können glaubte — heute, wo nicht nur jene Strecke fertiggestellt, sondern auch die Linie Haifa-Derâa, welche die Libanonbahn entbehrlich machen und den Handel von Beirut nach Haifa ziehen wird, der Vollendung entgegengeht, möchte die französische Gesellschaft, die den Erbauern der Hedjasbahn alle erdenklichen Schikanen in den Weg gelegt hat, allzugern ihre Bahn loswerden. — Da man infolgedessen von einem Ankauf der Strecke

Damaskus-Meserib absehen mußte, erhielt Ingenieur Meißner nachträglich den Auftrag, die Linie nordwärts bis Damaskus auszubauen, wodurch eine Konkurrenzlinie Damaskus-Derâa geschaffen wurde, um von den Franzosen ganz unabhängig zu sein — diese Strecke hat nun nur etwas über die Hälfte des von jenen geforderten Kaufpreises gekostet! Man kann es übrigens — entre nous — der französischen Gesellschaft gar nicht verdenken, wenn sie ihre Bahn gern für einen anständigen Preis losgeworden wäre, denn auf der einen Seite hat sie eine ganze Menge Geld hineingepulvert und auf der anderen Seite wußte sie nur zu gut, daß sowohl Bau wie Material nichts wert waren: die Bahn leidet nämlich am ganz gleichen Fehler, an dem so viele andere, sagen wir ruhig die meisten im Orient von europäischen Lieferanten oder Gesellschaften geschaffenen oder betriebenen Unternehmungen leiden: an dem Wahne, daß für die „dummen Türken" alles gut genug sei und daß die „dummen Türken" ja doch nicht merken, wenn man sie übers Ohr haut; die Leutchen scheuen sich nicht, ihren guten Ruf zu kompromittieren und dem Türken Ursache zu geben, wenn nicht an dem Können, so doch an der Ehrlichkeit und der Vertrauenswürdigkeit des Christen Zweifel zu hegen . . . (Über dieses weite Kapitel hoffe ich übrigens demnächst einmal in einem anderen Büchlein über den Orient geneigte Leser zu erbauen.)

Nach dieser kleinen Abschweifung gehe ich zum eigentlichen Bau über und gebe da zunächst mit Allerhöchster Bewilligung die Ausführungen des von Sr. Exzellenz Generalleutnant Auler Pascha, dem technischen Mitgliede der Mission, Sr. Maj. dem Sultan erstatteten Berichtes wieder.

I. Die Teilstrecke Damaskus-Derâa-Ma'an.

„Mit der am 1. September 1904 durch eine besondere Mission Sr. Maj. des Sultans erfolgten Einweihung der 460 Kilometer langen Teilstrecke Damaskus-Ma'an ist das erste Drittel der von der türkischen Regierung geplanten Schmalspurbahn Damaskus-Medina zum Abschluß gelangt.

Durch die Opferwilligkeit der islamitischen Welt, welche die gesamten Kosten durch freiwillige Beiträge gedeckt hat, durch die weitgehende Unterstützung, welche der Bahnbau durch die türkischen Truppen unter Leitung des energischen und unermüdlich tätigen

Marschalls Kiassim Pascha erfahren hat, und endlich durch die geschickte und umsichtige Leitung des Bahnbaues durch den deutschen Baumeister Meißner und seine Ingenieure ist in 3½ Jahren eine technische Leistung vollbracht worden, auf welche die Türkei mit Recht stolz sein kann. Hauptsächlich ist es auch der Mitwirkung der Truppen zu verdanken, daß der Kilometer Bahnlinie nebst allen Kunstbauten, wie Brücken, Wasserversorgungsanlagen, Stationsgebäuden nur 1500 Ltq. gekostet hat, und schließlich hat die Mitwirkung der Truppen den Vorteil gehabt, daß letztere Gelegenheit erhielten, sich im Bahnbau praktisch zu üben und sich so für ihre Tätigkeit im Kriege vorzubereiten.

Die Bahntrace ist sehr geschickt dem Gelände angepaßt und weicht von der geraden Linie im allgemeinen nur dann ab, wenn der Abstieg oder Aufstieg des Geländes das Einlegen von Kurven nötig machten. Diese Notwendigkeit trat verhältnismäßig selten ein, da die Bahntrace sich auf einer Hochfläche bewegt, die nur geringe Erhebungen zeigt. Da auch die Hänge dieser Erhebungen sanft geböscht sind, so konnte auf gerader Strecke im allgemeinen ein größeres Gefälle als 18:1000 vermieden werden. Nur zwischen den Stationen Ammân und Kassir mußte ein Gefälle von 20:1000 angewendet und auch ein Tunnel von 140 Metern Länge, der einzige auf der ganzen Strecke, angelegt werden. In den Kurven ist das Gefälle geringer als 18:1000.

Täler und Einschnitte sind mit Ausnahme einer einzigen etwa 12 Meter langen eisernen Gitterträgerbrücke mit Brücken aus massiven steinernen Bogen aus Basalt oder Kalksteinen überwölbt. Letztere sind mit ausreichender Sicherheit konstruiert und machen trotz ihrer durchaus einfachen Bauart einen vortrefflichen und außerordentlich soliden Eindruck.

Der Oberbau der Bahn besteht aus einer sehr festen Bettung aus Basalt- und Lava-Schotter. Auf dieser Basis sind in der ersten Hälfte der Teilstrecke hölzerne, in der zweiten eiserne Schwellen verlegt, auf welchen die Schienen befestigt sind. Neuerdings hat man von der Verwendung hölzerner Schwellen Abstand genommen, da die Erfahrung gelehrt hat, daß das Holz der letzteren unter dem Einfluß der intensiven Sonnenstrahlen leicht schwindet und rissig wird. Infolgedessen lockern sich die Nägel, welche die Schienen mit den Schwellen verbinden und können die Schienen in ihrer ver-

tikalen Lage nicht mehr festhalten. Die Folge davon ist eine Veränderung der Spurweite und Schwankungen der Eisenbahnwagen während der Fahrt. Vorläufig ist natürlich von diesen unangenehmen Folgen noch nichts zu merken, daher verlief die Fahrt auf der ganzen Bahnstrecke gleichmäßig und glatt. Schwankungen und Erschütterungen der Wagen waren nirgends wahrzunehmen, ein Vorzug, der im Gegensatz zu der Schmalspurbahn Beirut-Damaskus von allen Passagieren sehr angenehm vermerkt wurde.

Auch das auf der Bahn verwendete rollende Material ist durchwegs gut.

Die Leistung der Bahn beträgt im Durchschnitt 30 Kilometer pro Stunde, eine Schnelligkeit, die für alle augenblicklichen Bedürfnisse, z. B. auch für Truppentransporte genügt.

So sind vor wenigen Monaten drei kriegsstarke Bataillone in 24 Stunden von Damaskus bis Katraneh ($^3/_4$ der Teilstrecke Damaskus-Ma'an) transportiert worden. Früher brauchte man zu einem solchen Truppentransport von Damaskus nach Ma'an 12 Tage, abgesehen von der für die Bereitstellung der Transport-Kamele erforderlichen Zeit.

Die Ausführung des Bahnbaues erfolgte in nachstehender Weise:

Die Bahntrace wurde durch den Ingenieur-en-Chef Meißner festgelegt, der Oberbau der Bahn durch die unter dem Kommando des Marschalls Kiassim Pascha stehenden Truppen ausgeführt, der Unterbau, im besonderen die Brücken und anderen Kunstbauten durch Unternehmer.

Die Leistungen der Truppen sind besonders hervorzuheben. Wenn das Material an Ort und Stelle bereit lag, so verlegten sie täglich 2 km Eisenbahngeleise, und diesem Umstande ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß der Bahnbau verhältnismäßig rasch fortgeschritten ist."

II. Die Küstenstrecke Haifa-Derâa

nimmt ihren Anfang bei dem Hafenstädtchen Haifa an der syrischen Küste, am Fuße des Karmel, in dem inneren Winkel der prächtigen Bucht von Akka gelegen, die mit verhältnismäßig geringem Aufwand an Kosten und Arbeit in einen geräumigen, sicheren Hafen verwandelt werden könnte. Die Linie wurde etwas später als die Hauptstrecke begonnen und ist zur Zeit bis zum Jordan fertiggestellt,

über den eine Brücke führen wird. Technische Schwierigkeiten finden sich erst jenseits des Flusses; die Gesamtlänge wird 160 Kilometer betragen. Diese Linie wird eine sehr wichtige Ergänzung der Hauptbahn bilden und das Städtchen Haifa zu einer gefährlichen Rivalin des stolzen Beirut erheben.

Auler Paschas Bericht klingt in folgenden Sätzen aus:

„In Verbindung mit der Bahn Haifa-Deråa wird die Hedjasbahn auch einen kulturellen Zweck erfüllen und das Land zu beiden Seiten der Bahn dem Handel und Verkehr erschließen. Wie sich bereits durch die Ansiedelung zweier großer Tscherkessendörfer seit Beginn des Bahnbaues gezeigt hat, wird das zum Teil noch unbewohnte, aber anbaufähige Land zu beiden Seiten der Bahn bald weitere «Muhadjirs» an sich ziehen, welche das Land kolonisieren und dadurch dem Staate neue Einnahmen bringen werden. Auch läßt sich erwarten, daß die Beduinen die Vorteile erkennen werden, welche die an der Bahn gelegenen Wohnstätten haben und sich längs derselben ebenfalls seßhaft machen.

Die Bahn Haifa-Derâa aber, durch welche in erster Linie die Hedjasbahn einen Ausgang nach dem Meere erhält, wird die Möglichkeit bieten, die reichen Bodenprodukte des Hauran, des Adjlunatales und des Jordan- und Jesreeltales mit geringen Kosten nach der Meeresküste hin zu transportieren, um dieselben besser und teurer zu verwerten, als es jetzt möglich ist. Für diese Verwertung bezw. ihren Export würde die Anlage eines geeigneten Hafens in Haifa die Vorbedingung sein.

Eine noch größere Bedeutung würde der Bau einer Zweigbahn Ma'an-Akaba haben, durch welche die Hedjasbahn einen Ausgang nach dem Roten Meere gewinnen und die Türken sich von der Benutzung des Sueskanals in gewisser Beziehung unabhängig machen könnten."

Ich glaube kaum, daß die technischen Ausführungen Auler Paschas einer Ergänzung meinerseits bedürfen und ich kann mich wohl mit einigen allgemeinen Bemerkungen über die Bedeutung der Bahn begnügen.

Wenn der Bau auch unzweifelhaft ursprünglich von rein religiösen Bestrebungen eingegeben war, so konnte sich doch niemand von vornherein dem Gedanken verschließen, daß die Bahn auch eine nicht zu unterschätzende militärische Bedeutung habe, vielleicht

weniger für auswärtige Beziehungen und Eventualitäten, dafür aber umsomehr für die Ruhe im Reiche selber: sie wird die Verwaltung jener entlegenen Gebiete erleichtern, wenn nicht gar erst überhaupt ermöglichen und deren Bewohner der Zentralregierung näherbringen; sie wird Gesetzlosigkeiten und Unbotmäßigkeiten mit größerem Nachdruck und vor allem mit größerer Schnelligkeit zu bestrafen gestatten: haben es doch die Beduinen selber während unseres Aufenthaltes in Ma'an mit sauersüßen Mienen ausgesprochen, daß sie natürlich dem Sultan-Khalifen ewig für die Bahn dankbar sein müssen, daß sie sich aber durch dieselbe in ihrer Existenz bedroht sehen; und das ist nicht nur eine Wiederholung der alten Geschichte von den Droschkenkutschern, die in jedem Straßenbahnwagen einen natürlichen Feind sahen, sondern es ist gleichzeitig eben das Bewußtsein, daß es mit ihrer Herrschaft über die Wüste, ihr eigenstes Gebiet, zu Ende geht. Aber die Bahn wird dem Reiche noch andere Vorteile bringen: so wird sie z. B. zur Besiedelung jener Landstriche beitragen, wofür Anzeichen schon vorhanden sind Schon haben sich einige Hundert Tscherkessenfamilien dörferweise angebaut, ganze Beduinenstämme ihr Wandern aufgegeben und sich seßhaft gemacht, und sogar scheue Drusen aus dem Hauran sind in die Ebene herabgekommen, um sich anzukaufen. Die Regierung wird außerdem einwandernde Muhadjirs (mohammedanische Emigranten aus nichtmohammedanischen Ländern) vorzugsweise dort ansiedeln, denn um dies noch einmal zu betonen, fast das ganze Land jenseits des Jordans ist prächtiger, kulturfähiger Boden, dem es nur hier und da an Wasser mangelt. Aber mehr noch: wir wissen bis zur Stunde noch sehr wenig von den Schätzen, die das Erdreich dort birgt; dies aber wissen wir schon, daß in gewissen ausgedehnten Gegenden mächtige Phosphatlager vorhanden sind, die nur der Ausbeutung harren.

Also ein Kulturwerk von allerhöchster Bedeutung ist dem türkischen Reiche vom Sultan Abdul-Hamid durch die Findigkeit und Zähigkeit von Isset Pascha gewissermaßen auf dem Präsentierteller in der Hedjasbahn dargeboten worden, und ist erst die direkte Verbindung mit dem Meere durch die Fertigstellung der Strecke Haifa-Derâa bewirkt, die Ingenieur Meißner bis zum Juli durchzuführen hofft und wodurch der Weg nach dem Innern um über 100 Kilometer verkürzt wird, so ist nicht daran zu zweifeln, daß das Ost-

jordanland aus seinem zweitausendjährigen Schlafe zu neuer Blüte erwachen wird — dank diesem nationaltürkischen Unternehmen, in dessen Durchführung alle Welt so große Zweifel setzte. Und diese nationaltürkische Bahn, die ohne eine Inlandssteuer, ohne eine Auslandsanleihe und ohne eine Kilometergarantie entstanden ist, ist auch die einzige Bahn des Ottomanischen Reichs, die ohne die berühmten „Hirschschen Kurven" erbaut ist .... Baron Hirsch war bekanntlich der Erbauer der ersten Bahnen im Orient, dessen Hauptlehrsatz lautete: die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist die Kurve, welchem Axiom alle seine Nachfolger gewissenhaft gehuldigt haben ....

Was nun schließlich die Fortsetzung des Baues südwärts betrifft, so sind nicht nur die dafür erforderlichen Mittel vorhanden, sondern die Arbeiten sind tatsächlich schon im Gange: es sind südwärts von Ma'an 90 Kilometer traciert, von denen 30 Kilometer unter Konstruktion sind. Ein Projekt, das schon einmal vor 15 Jahren von dem damaligen deutschen Ingenieur Major Huber ausgearbeitet und dem Kriegsministerium unterbreitet wurde, aber aus verschiedenen Gründen keine Gestaltung erhielt, kommt jetzt zu Ehren: die Bildung einer besonderen Eisenbahnbrigade, deren Stammtruppen eben jene Bataillone bilden werden, die bei dem bisherigen Bau ihre Schulung erhalten haben. Aber noch eine zweite Neuformation auf militärischem Gebiet hat die Hedjasbahn gezeitigt, die Errichtung eines Kamelreiterkorps, das teils zum Nachrichtendienst, hauptsächlich aber zum Sicherheitsdienst längs der neuen Bahn verwendet werden soll. Eine Seitenlinie von Ma'an nach dem Roten Meer (Meerbusen von Akaba), eine Entfernung von etwa 120 Kilometern, ist auch in Aussicht genommen und würde jedenfalls nicht geringe Bedeutung als eine Eventualroute zwischen dem Mittelmeer und Roten Meer erlangen. Aber noch eine wichtige Aufgabe, die den nächsten Jahren vorbehalten bleibt, jedoch schon unter Erwägung ist, das ist die — auch schon einmal, nämlich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, und ebenfalls von einem Deutschen, einem Ingenieur Hardegg, befürwortete — Erbauung eines Hafens in Haifa, dessen Bucht alle natürlichen Vorteile besitzt und schon jetzt den besten Hafen der ganzen syrischen Küste darstellt.

Ich glaube dies Kapitel nicht besser abschließen zu können, als indem ich den nachfolgenden Bericht des Kaiserlichen Konsulates in Beirut über die Bahn folgen lasse, den ich mit Erlaubnis der Redaktion der „Deutsche Monatsschrift für Kolonialpolitik und Kolonisation“ (Verlag von „Nordafrika-Kleinasien“, Charlottenburg 4) Heft 12/94 und Heft 1/95 entnehme. Er enthält verschiedene Details, die viele Leser interessieren werden, und bestätigt manches von Auler Pascha und mir Gesagte — verschiedenes ist allerdings schon durch die Zeit überholt.

„Die Hedjasbahn (Chemin de fer Hamidie du Hedjaz).

Der Bau dieser hauptsächlich den Zwecken der mohammedanischen Pilgerfahrt nach Mekka dienenden Bahn ist im Frühjahr 1901 begonnen worden und hat seitdem gute Fortschritte gemacht. Er wird von der türkischen Regierung in eigener Regie unter der Oberleitung eines deutschen Ingenieurs ausgeführt.

a) Die Hauptlinie Damaskus—Mekka.

Die Erdarbeiten waren im Mai 1904 bis 500 km, d.h. bis 40 km südlich von Ma'ân, vorgeschritten, die Geleislegung bis 360 km vollendet und soll bis 1. September 1904 (Thronbesteigungsfest des Sultans) bis Ma'ân (460 km) fertiggestellt werden. Die Bahnlinie beginnt auf der 1 km vor dem Südtor (Bauwabet Allah) von Damaskus gelegenen Station Kadem, wendet sich zunächst gegen SO., dann gegen SW., erreicht bei dem 21 km, nicht weit von dem Bahnhof Kiswa der französischen Hauranbahn, die Station Kiswa, wendet sich sodann wieder nach SO. und erreicht bei km 50 die am Rand des Lavagebietes el-Ledscha gelegene Station Mismija; von hier zieht sie sich dem Rande der Ledscha entlang nach Esra (km 91) und sodann nach Derât (km 123), wo sich zurzeit die Geschäftsräume der Bauleitung und die Reparaturwerkstätten befinden. Die Station Derât ist durch eine $13^1/_2$ km lange Verbindungsbahn mit Mzerib, dem Endpunkte der französischen Hauranbahn (Damaskus—Mzerib) in Verbindung gesetzt, so daß das ganze Netz der Hauptlinie Damaskus—Maân eine Länge von $460 + 13 = 473$ km hat. Die Namen der Stationen dieser Linie und ihre Entfernungen von Damaskus sind folgende: (Siehe „Höhenprofil“ am Schluß.)

Die Bahnlinie hat auf der Strecke Damaskus—Maân 65 größere Brücken (1 eiserne von 15 m Spannweite und 64 steinerne), 1 Viadukt von 10 Bögen, 60 m Länge und 20 m Höhe, und 1 Tunnel von 140 m Länge (die beiden letzterwähnten Kunstbauten liegen zwischen den Stationen Ammân und Kasr bei km 232 und 233). Bedeutende Erdarbeiten mußten zwischen km 185 und 315 und zwischen km 374 und 379 ausgeführt werden. Von Maân soll die Bahn, in südöstlicher Richtung im allgemeinen der Pilgerstraße folgend, über Kal'at el-Mudawwara, Tebuk, Kal'at el-Achdar, el-Muazzam, Dâr el-hamra, Medâin-Sâlih, Kal'at-el-Sumrud, Hedija nach Medina weitergeführt werden. Die Strecke Damaskus—Maân stellt ungefähr ein Drittel des Weges bis Medina dar. Die Länge der ganzen Linie Damaskus—Mekka wird auf 1800 km geschätzt. Maân, der vorläufige Endpunkt der Bahn, liegt an der Grenze der Wüste und ist ungefähr 125 km vom Meerbusen von Akabah entfernt. An dem Bahnbau sind 5000 Soldaten als Arbeiter beschäftigt; infolgedessen stellen sich die Baukosten angeblich nur auf etwa 1600 türkische Pfund (etwa 29600 Mk.) für den Kilometer. Von den 43 Ingenieuren der Hedschasbahn, d. h. der Haupt- und der Zweiglinie (Deraat—Haifa) sind 12 Deutsche, 17 Türken, 5 Italiener, 5 Franzosen, 2 Österreicher, 1 Belgier und 1 Grieche.

Die Geleislegung ist während des Jahres 1903 infolge mangelhafter Lieferung von Schwellen zurückgeblieben. Erst nach dreijähriger Arbeit ist es der Bauleitung gelungen, bei der „Hohen Kommission der Hedjasbahn" in Konstantinopel die Einführung von eisernen Schwellen zu erreichen, und zwar ist jetzt endgültig die eiserne Querschwelle mit der Haarmannschen Hakenplatte eingeführt worden.

Der Betrieb war auf der fertiggestellten Strecke trotz Einspruchs des technischen Personals im September 1903 eröffnet worden, hat aber immer mehr eingeschränkt werden müssen, weil das gesamte verfügbare rollende Material für den Transport des Geleismaterials, des Kalks sowie der Lebensmittel für die vier an den Terrassements arbeitenden Bataillone in Anspruch genommen werden; es wurden deshalb im Anfang März 1904 Landeserzeugnisse nur noch in der Richtung nach Damaskus befördert.

Der Tarifsatz für Gütertransporte ist 20 Para (= $9\frac{1}{4}$ Pfg.) für die Tonne und den Kilometer und für den Passagierverkehr 10 Para

(= 4 1/2 Pfg.) für den Kilometer in III. Klasse. Die durchschnittliche Monatseinnahme beläuft sich zurzeit auf 750 türkische Pfund (= 13 875 Mk.)

An rollendem Material besitzt die Hedschasbahn (Hauptlinie) bis jetzt 18 Lokomotiven, die zum größten Teil von der Kraußschen Lokomotivfabrik in München geliefert und zur vollsten Zufriedenheit der Bauverwaltung ausgefallen sind, während die ersten aus Belgien bezogenen 4 Lokomotiven sich in jeder Hinsicht als mangelhaft erwiesen; — 23 Personenwagen III. Klasse, die aus der Fabrik Kelsterbach bei Frankfurt a. M. stammen; — etwa 120 Güterwagen, die von belgischen Fabriken (Beaume-Marpent und andere) geliefert wurden.

b) Die Zweiglinie Haifa-Der'at,

160 km lang, setzt die Küste mit der Hauptlinie der Hedschasbahn in Verbindung. Den Bau dieser Linie hat die türkische Regierung im März 1902 begonnen, und man hofft, sie im Mai 1905 eröffnen zu können. Am 27. Mai 1904 ist die Bahn von Haifa bis zur Jordanbrücke Dschisr el-Medschâmi (77 km) eröffnet worden. Die Länge der Bahn von Haifa bis zu der 2 km südlich von Mzerib gelegenen Stelle, wo sie in die Verbindungsstrecke Mzerib—Der'ât einmünden wird, beträgt 149 km, so daß die ganze Linie Haifa—Der'ât 149 + (13 — 2) = 160 km lang sein wird. Die Bahn zieht sich zunächst von Haifa in südöstlicher Richtung durch die Ebene Jesreel (Merdsch ibn Amir) nach Beisan (59 km), wendet sich dann hinab ins Jordantal und folgt dem Jordan flußaufwärts bis zum Südende des Sees von Tiberias (See Genezareth), das nach Überschreitung des Jordans auf der Brücke Dschisr el-Medschâmi (77 km) bei Samach (83 km) erreicht wird; von da geht die Bahn nach den heißen Quellen von el-Hammi (87 km) am Ausgang des Jarmuktals und steigt dann in vielen Windungen dieses Tal hinauf bis zum Hochplateau des Hauran, das bei Tell esch-Schihab erreicht wird. Bei dem Bau dieser transjordanischen Strecke (Jordan—Der'ât) sind viele technische Schwierigkeiten zu überwinden; die Arbeiten haben hier im Dezember 1903 begonnen. In dem engen Tale des Jarmuk wird der Fluß zwölfmal von der Bahn überschritten und der Bahnbau erfordert eine größere Anzahl von eisernen Brücken, Viadukten und Tunnels. Die Trazierungs- und Steigungsverhältnisse der fran-

zösischen Bahn Beirut—Damaskus im Libanon haben gelehrt, daß eine Linienführung mit Steigungen bis zu 76 ‰ und mit über die ganze Länge zerstreuten Zahnradstrecken ein verfehltes Unternehmen ist, weil die Züge nur geringe Lasten (im vorliegenden Fall bis 50 Tonnen) transportieren können und dadurch die Spesen zu hoch werden. Daher hat sich die Hedschasbahn-Bauleitung bestrebt, die Steigungen trotz des schwierigen Geländes auf ein Minimum zu reduzieren; auf keiner Stelle ist eine Steigung von 20 ‰ überschritten worden.

Seit Ende Oktober 1903 werden auf der Bahn Güter und Personen befördert, vorläufig von Haifa bis Beisan und in umgekehrter Richtung. Doch ist der öffentliche Verkehr vor der Hand noch sehr beschränkt, da die Züge vorwiegend zum Transport von Eisenbahn-Baumaterialien benutzt werden. Es wurden bis zu Ende des Jahres 1903 nur 1703 Tonnen eigentliche Verkehrsgüter befördert, und zwar 1503 Tonnen, fast durchweg Getreide, aus dem Innern nach Haifa und nur 190 Tonnen von Haifa nach dem Innern. An Passagieren wurden in dem gleichen Zeitraum 1720 befördert. Es kann mit Bestimmtheit angenommen werden, daß das in der Ebene Jesreel und im Jordantal angebaute Getreide durchweg mit der Bahn nach Haifa geschickt werden wird und daß letztere bei ihren niedrigen Tarifsätzen mit dem bisher üblichen Kameltransport sehr gut konkurrieren kann. Der Frachtverkehr von der Küste ins Innere wird aber für lange Zeit unbedeutend bleiben, und das wird dem Fortgang des Hedschasbahnbaus insofern zustatten kommen, als ein wesentlicher Zweck der Haifabahn die Beförderung von Baumaterialien für die Bahnlinie Damaskus—Mekka ist.

Was die von der Hauptlinie der Hedschasbahn erhoffte Aufschließung der transjordanischen Landschaften anbetrifft, so sei hier eine allgemeine Bemerkung gestattet.

Die landläufige Auffassung sieht in Anlehnung an die geographischen Bezeichnungen Arabia Petraea und Arabia Deserta das gesamte Land östlich des Sues-Kanals und mit ihm die weiter nordwärts sich hinziehenden Gebiete östlich vom Toten Meer und Jordan als unproduktiven Boden an. Indessen ist in Wirklichkeit dieses von der Hedschasbahn durchquerte Gelände zum mindesten bis nach Maân, d. h. soweit die Bahn gebaut ist, nicht nur nicht steril, sondern ein ausgezeichneter Ackerboden. Dadurch wird die

Tatsache erklärlich, daß diese Gebiete bis hinauf in das nördliche Syrien, die zur Zeit vielleicht 2½ Millionen Bewohner zählen, zu Beginn der christlichen Ära deren 22 Millionen faßten und als eine der Kornkammern des römischen Kaiserreichs galten. Zahlreiche Reste bedeutender römischer Ansiedlungen legen noch heute Zeugnis ab von der ehemaligen Bedeutung der von der Hedschasbahn durchzogenen Gebiete. Bei einer so verminderten Bevölkerung aber kann das Gelände gegenwärtig nicht so ausgebeutet werden, wie es früher geschehen sein muß. Es fallen in diesen Gegenden durchaus hinreichende Regenmengen, doch gehen diese zum größten Teil verloren, weil eben mangels genügender Bevölkerung nicht für die Ansammlung der Wassermengen Sorge getragen werden kann und die ehemaligen Zisternen in Verfall geraten sind; in einer Reihe von Fällen ist aber eine Wiederherstellung derselben nicht schwierig. So befindet sich bei Dschise, km 260, ein römisches gemauertes rechtwinkliges Wasserreservoir von 70 000 cbm Inhalt, das jetzt von der Hedschasbahnverwaltung ausgebessert wird; bei Katrane, km 326, ein gut erhaltenes Reservoir von 36 000 cbm aus arabischer Zeit, 5 km nördlich von El-Hassa ein großes gemauertes Reservoir, ferner bei Anese, km 423, ein kleines Reservoir von 3000 cbm und eine Stunde davon ein anderes von 8000 cbm Inhalt, beide wohl erhalten.

Die Bevölkerung längs der Bahn verhält sich bis km 250 von Damaskus aus gerechnet, dem Unternehmen gegenüber freundlich, darüber hinaus gleichgültig; eine etwa vorhandene persönliche Abneigung dürfte, dem Charakter der Bevölkerung entsprechend, bald der Macht des finanziellen Interesses weichen.

Es steht zu hoffen, daß, wenn die Regierung fortfährt, die muhammedanischen Auswanderer des Kaukasus und Ostrumeliens längs der Bahn anzusiedeln, man dem Lande reiche Erträgnisse entlocken und gleichzeitig der Bahn ansehnliche Transporte zuführen wird. In letzter Zeit hat eine englische Gesellschaft die Konzession zur Ausbeutung sehr reicher, schon vor 10 Jahren von einem deutschen Geologen auf der Hochebene des Ostjordanlandes, zwischen Es-Salt und Ammân entdeckter Phosphatlager erlangt. Nach den Äußerungen der Ingenieure dieser Gruppe rechnet man auf einen Transport von rund 75 000 Tonnen jährlich, sobald der Anschluß nach Haifa hergestellt sein wird. Ferner läßt häufiges

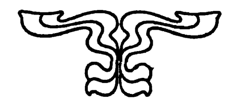
Vorkommen von stark bituminösem Kalk und von Asphalt darauf schließen, daß man Petroleum würde anbohren können. Natürlich müßte die Aufschließung solcher mineralischer Lager durch fremde Gesellschaften geschehen, da die eigene Initiative der Türken nicht ausreichend ist, um die recht kostspieligen Sondagen zu wagen."

* *
*

Indem ich nun von der Hedjasbahn Abschied nehme, kann ich es mir nicht versagen, dem Gefühle des Stolzes Ausdruck zu geben, daß das schöne Werk gerade einem Deutschen Gelegenheit gegeben hat, zu zeigen, was deutsche Intelligenz und Energie zu leisten vermögen. Hat der Ingenieur Meißner auch vielleicht weniger mit technischen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, so muß man umsomehr sein umfassendes Organisationstalent und seine unermüdliche Arbeitskraft bewundern, die ihn unter den außerordentlich schwierigen Verhältnissen, unter denen er arbeitete und die nur Eingeweihte zu würdigen verstehen, nie im Stich gelassen haben.

* *
*

Zum Schluß sei es mir gestattet, **Sr. Majestät dem Sultan,** dem erlauchten Schirmherrn des Werkes, meine ehrerbietigen Wünsche für das Gedeihen Seiner Bahn zu Füßen zu legen.





Beiruter Eindrücke.

[Ein Ausflug nach Baalbek. – Beiruter Handel. – Seine Kaufleute. – Deutschland in Syrien – Ein Wunsch zum Schluß.]

Spät abends langten wir auf der Rückkehr von unserer interessanten und eigenartigen Reise an den Fuß des Sinai per Sonderzug in Beirut an, wo wir schon eine Einladung zum Diner beim Wali in seinem herrlichen Garten oberhalb der Stadt vorfanden; ich zog es jedoch vor, den weiteren offiziellen Veranstaltungen aus dem Weg zu gehen und diesen Abend zunächst im Kreise von Bekannten im deutschen Hotel Gaßmann zu verbringen, wie überhaupt die mir noch auf syrischem Boden verbleibenden wenigen Tage privatim auszunutzen.

* *
*

Wenn ich auch keinem Vergnügungsreisenden nach Syrien und Palästina, wie ich in einem früheren Kapitel angedeutet, zureden möchte, von Beirut aus einen Abstecher nach Damaskus zu machen, nur zum Zwecke um diesen Ort zu sehen, so lohnt sich die Fahrt über den Libanon doch schon allein wegen der Leichtigkeit, mit der man die berühmten Ruinen von Baalbek erreichen kann.

Baalbek — Heliopolis! . . . . . Ich wüßte nicht, daß mich, seit ich vor zwanzig Jahren die Pyramiden, vor zehn Jahren Taormina geschaut, ein Anblick so gewaltig ergriffen hätte, wie der der traurigen und doch so herrlichen, so überwältigend schönen Ruinen von Baalbek! Man braucht durchaus kein fanatischer Schwärmer für

das klassische Altertum zu sein, um in bewunderndem, ehrfürchtigen Schweigen vor dem Sonnentempel von Heliopolis stehen zu bleiben, ich möchte fast sagen niederzuknien. Größenverhältnisse, Schönheit der Formen, Feinheit der Details machen diese Ruine zum herrlichsten Denkmal aus den letzten Jahren der vorchristlichen Ära. Warum baut man heute nicht so? Die schönsten Bauten des Mittelalters und der Neuzeit ragen an ruhiger Würde und unaufdringlicher Schönheit nicht im entferntesten heran an die Tempel, die man den Göttern erbaute, welche „die Welt an der Freude leichtem Gängelbande führten." Ob übrigens das Material alles „echt" ist, ich meine, ob zum Beispiel die Säulen des Peristyls Monolithen sind oder nicht vielmehr aus einer Art Betonmasse an Ort und Stelle hergestellt wurden, ist eine Frage, die sich außer mir wohl schon manchem aufgedrängt hat und die auch General Auler Pascha, mit dem zusammen ich die ehrwürdigen Denkmäler besuchte, nicht unbedingt bejahen wollte; sicher haben viele der Säulen, wie auch der riesigen, meterlangen und -dicken Quadern ganz das Aussehen, als beständen sie aus einer sehr harten künstlichen Masse.

Recht störend wirkt im Sonnentempel mit seinen gedämpften Farbentönen und strengen einheitlichen Linien leider die grellweiße Marmortafel, die zur Erinnerung an den Besuch des deutschen Kaisers im Jahre 1898 in eine der Wände eingelassen ist an einer Stelle, wo sie sich dem Blick sofort aufdrängen muß. Wer dafür verantwortlich ist, weiß ich nicht; dessen aber bin ich sicher, daß der Kaiser selber mit seiner hohen Auffassung der Antike, der Erste sein würde, dessen Auge sich durch den Anblick dieser Tafel beleidigt fühlen würde. . . .

* *
*

Beirut bietet kaum etwas Sehenswertes; es ist vor allem Handelsstadt, wie Smyrna, doch fehlt ihm das Großzügige des letzteren; dafür gibt es zwei Gründe: erstens besitzt es kein reiches und ausgedehntes Hinterland, das für Import in großem Stil in Betracht käme, und zweitens fehlt es ihm, um das vorhandene Hinterland exportfähig zu machen, an dem umfassenden Handelsgeist, der das einzige Erbe der heutigen Griechen seitens ihrer Vorfahren ge-

wesen, der aber nicht auf die Nachkommen der alten Phönizier herabgekommen zu sein scheint — sie haben denselben nur eines vererbt — die punische Treue .... Degeneration ist hier wie da, aber noch deutlicher ausgeprägt unter den Syriern, als unter den Griechen, ist das untrügliche Merkmal der Degeneration, das Mißverhältnis zwischen den produzierenden und den konsumierenden (und negozierenden) Teilen der Bevölkerung. Der Kleinhandel beherrscht Beirut, es ist eine Stadt von Krämern, ein — nicht einmal sehr lebhaftes — Dorf von 125000 Einwohnern.

Für den Deutschen hat die Stadt insofern Interesse, als die Geschäftsverbindung mit unserem Vaterland eine sehr lebhafte ist; bei meinen vielen Wanderungen durch Geschäfte und Basare in Städten des türkischen Orients habe ich verhältnismäßig nirgends soviel deutsche Waren gesehen als in Beirut (und dem von ihm bedienten Hinterland einschließlich Damaskus). So stolz man darüber auf der einen Seite fühlt, so schmerzt einen andererseits doch auch, daß man recht viel Schund darunter antrifft, und daß man viel über deutsches Fabrikat klagen hört; das ist um so ärgerlicher, als wir doch allzugut wissen, daß unsere Fabriken das Beste zu liefern imstande sind. Freilich habe ich auch viel französische und italienische Schundwaren erblickt; von dort aber scheint man überhaupt nichts besseres zu erwarten oder zu verlangen; aber von uns ... das sollte deutschen Exporthäusern zu denken geben! — — —

Über die Verbindung der syrischen Küste mit Europa habe ich mich schon in meiner „Vorplauderei" flüchtig geäußert, ich will zur Beleuchtung derselben nur noch hinzufügen, daß der schnellste Weg von Beirut z. B. nach Deutschland und umgekehrt über — Alexandria geht und daß nur ausnahmsweise die Richtung über Konstantinopel vorzuziehen ist; so kann es geschehen, daß Briefe von, sagen wir Berlin, vierzehn Tage brauchen!

Neben der durch unsere Handelsinteressen bedingten Verbindung stehen wir auch sonst in reger Beziehung zu Beirut; wir besitzen dort z. B. ein Johanniterhospital, ein Waisenhaus, eine Schule, während eine Kirche ihrem Entstehen entgegengeht; deutsche Ärzte, Apotheke und Post sind vorhanden, auch fehlen deutsche Hotels nicht, des sehr empfehlenswerten „Hotel Gaßmann" erwähnte ich schon; es ist sicherlich nicht erstklassig — aber wo im Orient

trifft man eine nach unseren Begriffen erstklassige Karawanserei?! Ich nehme selbst das „Pera Palace Hotel“ in Konstantinopel nicht aus, dessen Rang als erstklassiges Gasthaus hauptsächlich auf seinen Preisen und seinem — prächtigen Kroaten (Türsteher) beruht — dafür ist aber die Verpflegung dort musterhaft, was die Reisenden nach den gewöhnlich minderwertigen Durchschnittsleistungen der Hotel- und Schiffsküchen im Orient dankbar empfinden. Natürlich existiert auch eine deutsche Bierhalle (Schröter), deren dicker Wirt einen sehr anständigen Tropfen verzapft.

* *
*

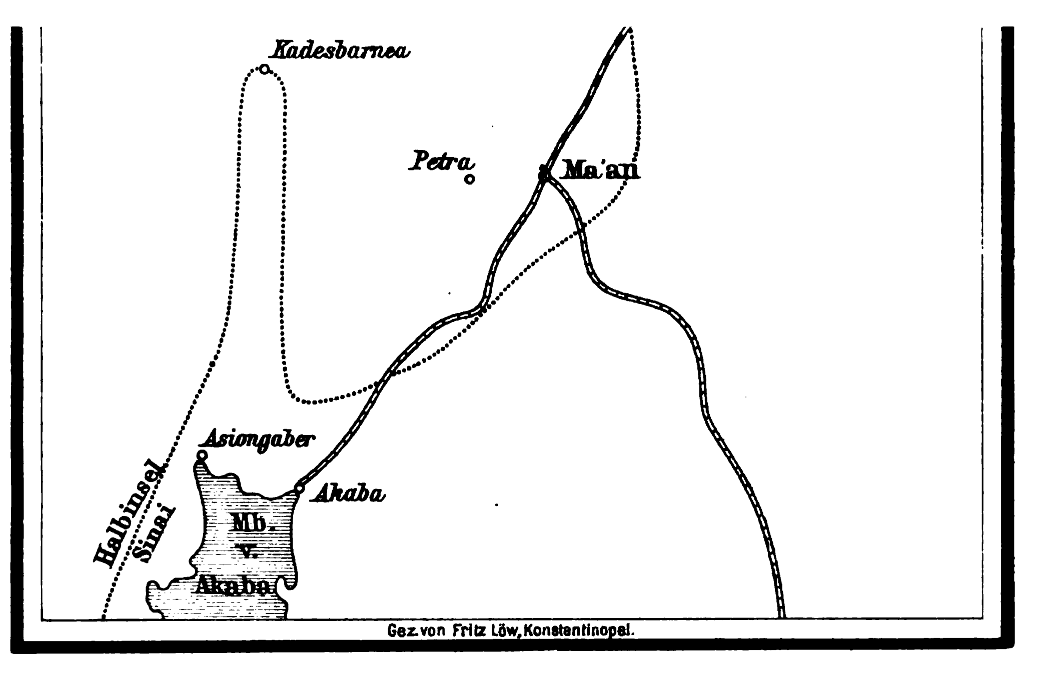
Ein Schlußwort: ich habe während meiner Reise verschiedentlich Gelegenheit gehabt (auch wieder hier) mit Landsleuten über unsere inneren politischen Verhältnisse zu sprechen; dabei ist immer und immer wieder unter anderem auch die Rede auf die Flotte gekommen und dem Bedauern Ausdruck gegeben worden, daß sich die vaterländische Flagge an den Küsten des Orients so selten sehen läßt; man weiß ja leider die Ursache und bescheidet sich; wenn aber die hochmögenden Herren aus Berlin, Posemuckel und Krähwinkel, so da über die Geschicke der Flottenvorlagen beraten (und leider auch entscheiden), in die Herzen unserer braven Landsleute da draußen sehen könnten, so würde doch wohl jeder Abstrich ein Quentchen Mehrbelastung ihres politischen Gewissens darstellen, bis sie es nicht mehr zu ertragen vermöchten; erst wer eine gewisse Zeit im Ausland verbracht, sich dort den Blick für die eigenen Bedürfnisse geschärft und Vergleiche mit anderen Nationen anzustellen gelernt hat, vermag den Wert und die Notwendigkeit einer Flotte zu ermessen, die zu schaffen kein Opfer zu groß sein dürfte: die Vergrößerung der Flotte müßte mit der (ziffernmäßigen) Entwicklung des Handels ebenso Schritt halten, wie die Vermehrung des Heeres mit der Zunahme der Bevölkerung vorgesehen ist.

Aber dazu werden wir wohl solange nicht gelangen, als bis gesetzlich festgelegt wird, daß kein Deutscher Reichstagsabgeordneter werden kann, der nicht mindestens drei Jahre in Ausland und Übersee verbracht hat . . . .



Druck von Bär & Hermann in Leipzig.

Kadesbarnea



DIE HEDJASBAHN.

Maßstab 1:1500000.

Legende:

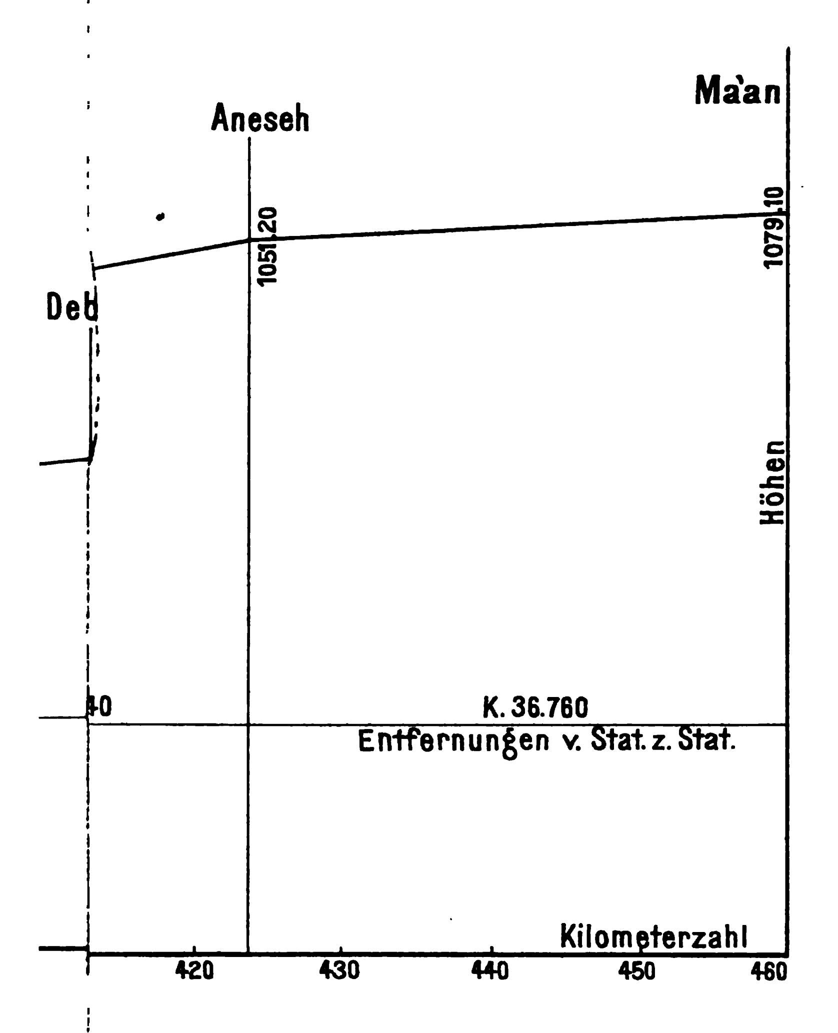
Station — *Hedjasbahn* — *Sonstige Bahnen*

Projektierte bzw. im Bau begriffene B.

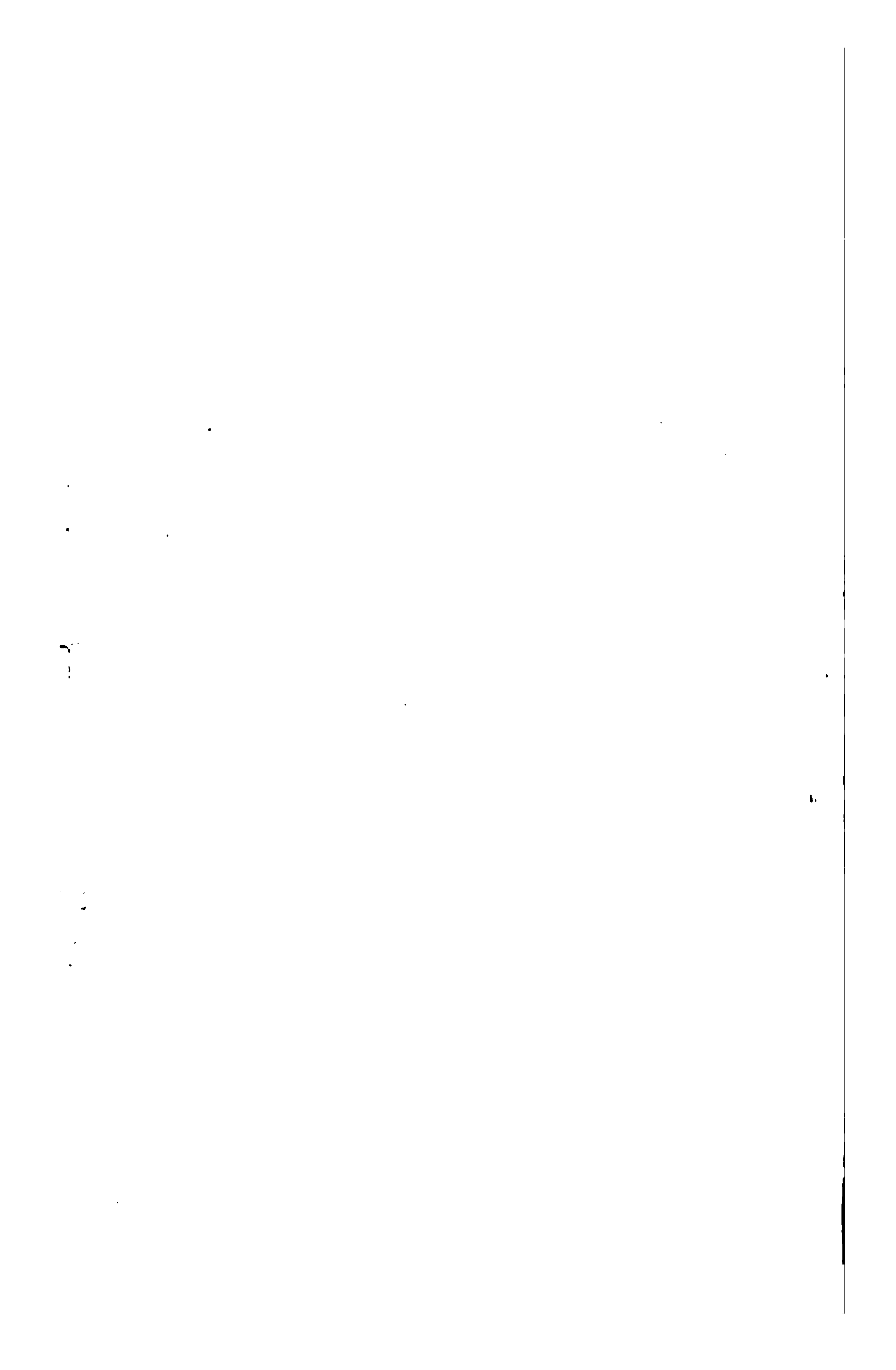
Zug der Israeliten durch die Wüste

Det

10



Ma'an
Aneseh
1051,20
1079,10
Höhen
K. 36.760
Entfernungen v. Stat. z. Stat.
Kilometerzahl
420
430
440
450
460



Leipzig, Druck von Bär & Hermann.


Hoover Institution Library
3 6105 070 802 140

